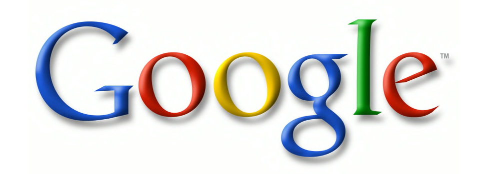
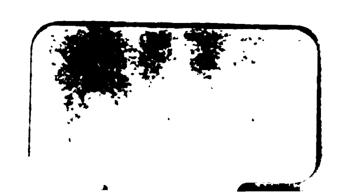


Amsterdam Conference

1904.


SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE RI TAS



J. Cunningham

APRIL 1905

International Maritime Committee

BULLETIN Nr 11

AMSTERDAM CONFERENCE

SEPTEMBER 1904

REPORT

I. — CONFLICTS OF LAW AS TO MARITIME MORTGAGES AND PRIVILEGED LIENS.

II. — DRAFT-TREATY ON JURISDICTION IN COLLISION CASES.

III. — DRAFT-TREATY ON LIMITATION OF SHIPOWNERS' LIABILITY.

ANTWERP
PRINTED BY J.-E. BUSCHMANN, REMPART DE LA PORTE DU RHIN
—
1905



International Maritime Committee

AMSTERDAM CONFERENCE

SEPTEMBER 1904

I. — CONFLICTS OF LAW AS TO MARITIME MORTGAGES AND PRIVILEGED LIENS.

II. — DRAFT-TREATY ON JURISDICTION IN COLLISION CASES.

III. — DRAFT-TREATY ON LIMITATION OF SHIPOWNERS' LIABILITY.



ANTWERP
PRINTED BY J.-E. BUSCHMANN, REMPART DE LA PORTE DU RHIN
—
1905

Correspondence to be addressed to :
rue des Escrimeurs, 28, à Anvers.

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

BULLETIN N° 11

SUMMARY :

(*See the Index*, page 406)

Three subjects were on the agenda-paper of the Amsterdam Conference of the International Maritime Committee:

1) The conflits of Law as to Property in ships, Maritime Mortgages and Liens on ships;

2) The second reading of the draft-treaty on Jurisdiction in Collision Cases;

3) The draft-treaty on Limitation of Shipowner's Liability.

I.

On the subject of PROPERTY IN SHIPS MORTGAGES AND LIENS ON SHIPS, the laws of the nations at present widely differ. Great inconveniences and many losses may result of this discrepancy. Especially as to the value and effect abroad of a mortgage regularly constituted according to the law of the flag, many difficulties have arisen. The systems according to which the rank of maritime liens and privileged rights on ships are regulated, also widely differ from one legislation to another, with the result that, when a foreign ship is arrested and sold for debts in a country different from her own, the greatest difficulties and injustices may arise. An international settlement is therefore highly desirable in these matters.

How is this more satisfactory state of things to be arrived at? Is it by the general adoption of the doctrine of the law of the flag, according to which each ship should always and wherever be submitted to her own national

law, with the exclusion of any other legislation ? Or is it by the adoption of one uniform set of rules, which would be introduced in all the legislations and bring about the existence of the same system of law everywhere ?

The Conference has decided that the system of the law of the flag was not practicable in its absolute form and that it would not be a full remedy to the existing evils. It was therefore decided that the conflicts of law in these matters should be remedied by the drafting of a set of uniform rules.

How should this task be fulfilled ? It would certainly appear as the simplest system to completely remodel the maritime laws as far as relating to property on ships, mortgages and privileged rights. But the complications of such a general scheme would be very great, chiefly on account of the direct relation which generally exists between the common law of the land as to mortgages liens and privileged creditors on one and the same part of the law as to 'ships and maritime property on the other hand.

It has therefore been thought advisable that the reform should be restricted to such points which have a real international importance, and after a general debate and exposing various views as to this, the matter has been referred to a sub-committee, which will report to the next conference.

II.

The question of JURISDICTION IN COLLISION CASES has been carried a great deal farther. The general principles

were fixed at Hamburg and the draft-treaty adopted as a first reading. After an elaborate debate at Amsterdam, the proposals have been carried in second reading and their text will be found hereafter.

It has not appeared as possible that jurisdiction in Collision Cases should be restricted to one tribunal only, being, as it was suggested, the Court competent at the domicile of the defending owner; but the basis adopted and which are:

1) the *forum domicilii;* 2) the *forum loci;* 3) the *forum arresti*, have been considered as reasonable and of such a nature that all practical needs are met by them, without unduly multiplying the number of the Courts having jurisdiction in these difficult matters.

III.

On the question of LIMITATION OF THE SHIPOWNERS' LIABILITY, the Amsterdam Conference has once more expressed its confidence that the compromise arrived at between the British system and the rules followed by all other nations, was a reasonable and wise one and the rules, working out in details these general principles, have been approved, subject to full examination at the next Conference, which is to be held on the 14th, 15th, 16th and 17th June next, at Liverpool.

It will be the task of this Conference to bring under the form of a draft-treaty the general principle that the univer-

sal bases of Limitation of Shipowners' Liability should be : ship and freight with a maximum of £ 8 in the ton.

IV.

At the Amsterdam Conference, it was announced that the Belgian Government had resolved to convene a DIPLOMATIC CONFERENCE in order to consider the draft-treaties on Collision and Salvage as proposed by the Hamburg Conference of this Committee.

It is now a matter of great satisfaction to the Permanent Council to be able to state that the diplomatic conference has met at Brussels from 21st to 26th February 1905. The draft-treaties have been approved with some amendments which however do not change their general character and the Conference has ajourned until the beginning of September in order that the plenipotentiaries and delegates may communicate in the meantime with their resp. Governments.

The importance of this step and the encouragement which it represents for the work undertaken by the International Maritime Committee is not likely to be underrated.

V.

The heartiest thanks are due to the Dutch Committee of Maritime law, to the Burghomaster of Amsterdam, to the Chamber of Commerce of Rotterdam, for the admirable arrangements which had been prepared by them for the

Conference, and also for the most kind and generous hospitality, individual and collective, which they were good enough to offer to their foreign guests.

We owe a special debt of gratitude to the eminent President of the Conference, Senator E. N. Rahusen, and with him Mr. C. D. Asser Jr., the very able and distinguished Secretary of the Dutch Committee should not be forgotten.

LOUIS FRANCK
Hon. Secretary.

Resolutions of the Amsterdam Conference

(14th, 15th & 16th SEPTEMBER 1904)

Mortgages & Rights in rem.

The Conference decide :

1° that it is desirable to put an end, — by the adoption of a uniform law, — to the conflicts of law with regard to rights in « rem » and preferential rights on ships, without prejudice to such differences of law as arisen with regard to matters of national interest only.

2° that there should be a maritime lien on the ship for the clains arising out of a collision.

3° that the question whether this same lien must be granted for damage by other accidents of navigation, must be left to the Sub-Committee, which the Permanent Council shall nominate and which shall have to report to the next conference.

4° that, although not deciding that the lien for collision should have in principle the same rank which it has according to English and American laws, the Conference leaves it to the Sub-Committee to **report** as to the rank which this lien, as well as the other liens, should have in the drait-treaty to be submitted for second reading to the next conference.

The Permanent Bureau has then composed as follows the Sub-Committee which will have to report on the question of Mortgages and Privileged Rights :

MM. R. B. D. Acland, (London); C. D. Asser, Jr. (Amsterdam); Fr. Berlingieri, (Genoa); Louis Franck, (Antwerp); Henri Fromageot, (Paris); Leon Hennebicq, (Brussels); Ch. Lyon-Caen, (Paris); Prof. Dr. A. Marghieri, (Naples); T. G. Carver, (London); Dr. Alfred Sieveking, (Hamburg); Dr. Ant. Vio, (Fiume).

DRAFT-TREATY

ON

Jurisdiction in Collision cases

The High contracting Parties will take steps to modify according to the provisions of the present treaty, the laws of their respective States in relation to the Jurisdiction of their respective tribunals and Courts to judge all actions for Collision introduced, after the date of the ratifications.

ART. I.

The action founded on Collision can be brought only, at the option of the plaintiff :

a) before the tribunal of the **domicile** personal or commercial, of the owner of the defending ship.

In the case where the defendant is a Company, the action can be brought before the tribunal of the place where the Company has its head-office.

b) before the tribunal of the **place of Collision,** when the collision has taken place in territorial waters appertaining to the contracting States.

c) before the tribunal of **the port** where the ship of the defendant is **registered.**

d) before the tribunal of the place where the ship of the defendant has been **arrested,** even in the case where before the service of summons, the seized property has been freed from arrest and replaced by bail.

ART. II.

The tribunal competent to take cognizance of the principal action, shall have jurisdiction on the claim, if any, brought by the defendant against the plaintiff, on behalf of the same collision.

ART. III.

In the countries where actions founded on Collision may be brought at the same time before several tribunals, the national laws of that country shall regulate the choice between these different jurisdictions as far as relating to the matters subjected to the present treaty.

ART. IV.

For a collision submitted to the present treaty, the same plaintiff shall not be entitled to divide his action in such a way as to bring it simultaneously or successively before tribunals of different countries.

An exception is however to be made where the defendant is in default of complying with the jugdment given against him and of paying the amounts awarded against him. In such a case, the plaintiff shall have the right, either to pursue the execution of the judgment obtained before the courts of any other country, or to proceed by direct action against the defendant before any courts competent in virtue of the present treaty.

ART. V.

The tribunals referred to in article I shall be equally competent to hold preliminary inquiries, which the Court having jurisdiction on the merits of the case may take into consideration as evidence.

Art. VI.

The seizure of a ship by reason of a collision, can be effected in all ports situated within the territory of the Contracting States.

a) Such seizure can only be made with the permission of the competent authority designated by the national laws.

b) The authority specified by the preceeding paragraph can order the plaintiff to provide bail as security for such damages as may result from the seizure.

c) The owner of a ship seized may demand the withdrawal of the arrest upon sufficient bail being given.

d) The formalities to be complied with to insure the validity of the seizure are regulated by the national laws.

Art. VII.

Nothing herein contained shall modify the laws and principles in force in the different countries as to Collisions in which men-of-war are involded.

This matter is left to the national laws of each country.

Draft Treaty on the Limitation of the Shipowner's Liability

(Adopted as a first reading.)

ARTICLE I.

When the owner of a ship is held responsible according to the law of the country for the acts of the master and crew or for the engagements entered into by the master in virtue of his legal capacity, his liability is for each voyage limited :

a) To the ship or its value at the end of the voyage, at the option of the owner.

b) To the net freight for the voyage until its termination.

c) To the indemnities due to the owner for general average, collision or other damage suffered by the ship during the voyage, subject to deduction of the expenses incurred in putting the ship in a fit state to complete the voyage.

The right of the creditors does not include the claim of the owner against the insurer.

By net freight is meant the gross freight and passage money even if paid in advance, deduction being made of the charges which are proper to the same.

The voyage will be considered ended after final discharge of the goods and passengers happening to be on board the ship and shown on the manifest at the moment when the obligation has arisen and in case of successive

obligations after final discharge of the whole of the goods and passengers happening to be on board at the moment both of the one and of the other event.

If the ship carries neither goods nor passengers the voyage will be considered ended at the first port it puts into or at the particular port where it happens to be.

Article II.

If the owner elects for the abandonment of the ship and does not carry this into effect until some time after the end of the voyage, he is only freed up to the amount of the value of the ship at the moment of the abandonment and he remains bound for the difference between this value and that which the ship had at the end of the voyage.

Article III.

In the case provided for in article II and to provide for the case where the owner elects so far as concerns the ship, for the payment of its value at the end of the voyage the valuation may at every time after the end of the voyage be judicially fixed by proceedings taken after due notice to the other side at the demand of the party who is the most diligent.

Article IV.

The owner has the right to substitute for the modes of obtaining freedom from liability provided in article I, payment of an indemnity limited for each voyage to £ 8. per ton of the gross tonnage of his ship.

Article V.

If there exists a priority of lien upon the ship or upon

the freight in favour of creditors in respect of whom limitation of liability is not admitted, the owner of the ship will be personally bound to make up in specie to the extent of the sums first collected by such creditors, the amount forming the limit of his liability.

Article VI.

The limitation of liability determined according to the preceding articles will be applicable to contracts concluded even by the owner of the ship so far as their execution lies within the legal duties of the master without his having cause to distinguish if the breach of these contracts is due to a member of the crew or not, the case of personal fault of the owner alone excepted. It applies also to damage caused to dykes, quays and other fixed objects as well as to the removal of wrecks. It is not admitted for the wages of master and crew.

Article VII.

When according to the laws applicable, the limitation of liability for damage to property is different from that for personal injury, the present treaty shall only have effect so far as concerns damage to property.

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

STATUTES

ART. 1. — The International Maritime Committee proposes :

a) To further, by conferences, publications and divers works, the unification of maritime law ;

b) to encourage the creation of national associations for the unification of maritime law ;

c) to maintain, between these associations, regular communication ond united action.

ART. 2. — The international Maritime Committee is composed of titulary members and of delegates of the National Associations.

The founding members are, by right, titulary members.

Their number is limited to nine for each country.

The number of delegates of national associations is limited to six for each country.

To complete the number of titulary members, as when a vacancy occurs, an election may be held at the first meeting following the constitution of the committee or the vacancy.

The election shall be decided by secret ballot of the titulary members, the candidate receiving the absolute majority being successful.

ART. 3. — Each conference shall choose its own officers and take the necessary steps for the execution of its résolutions and the preparation of following reunions.

The following article however shall provide for such cases where no such decisions have been taken.

ART. 4. — In the interval between the conferences, the administration of the committee shall be entrusted to a permanent board.

The permanent board shall be appointed for three years and shall consist of : —

1° A president, vice-president and secretary, who shall provide for the maintenance of regular communication between the national associations, the management of the committee and the execution of its decisions.

2° Of members, in the proportion of one for each country represented in the committee, chosen from among either the titulary members or the delegates of the national associations.

The board thus formed shall, should it be necessary, draw up the programme of the International Conferences.

The members of the permanent board are appointed by the International Maritime Committee. The election are by secret ballot, the candidate receiving the absolute majority being successful.

ART. 5. — The titulary members of the International Maritime Committee pay an annual subscription of twenty five francs.

ART. 6. — The national associations shall be invited to contribute to the expenses of the committee.

ART. 7. — The length of time during which a titulary member may sit is indefinite and can be terminated either by resignation or by deliberation of the committee.

ART. 8. — The present statutes may always be modified, at the proposal of the board and after having been placed upon the order of the day of the reunion.

ART. 9. — The International Maritime Committee shall meet, unless unforeseen circumstances prevent, at least

once a year. It shall determine directly or by delegation the time and place of such conference. An extraordinary meeting may be called by the permancnt board or at the request of fifteen members, in which case the meeting shall be held in the country where the headquarters of the permanent board are established.

No vote shall be considered valid if not more than half of the countries affiliated to the committee are present and if the vote does not give an absolute majority of the countries present, the members voting by nations.

ART. 10. — Every three years the committee shall designate the headquarters of the permanent board.

Permanent Board

OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

President : M. A. BEERNAERT, Minister of State, late Minister of Finances, late President of the Chamber of Deputies, Member of the « Institut de France », President of the Belgian Association of Maritime Law, &c., Brussels.

Vice-President: M. CHARLES LE JEUNE, Vice-Chairman of the « Association belge pour l'Unification du Droit Maritime » Antwerp.

Gen. Secretary: M. LOUIS FRANCK, Advocate, Antwerp.

Members : MM. CH. MAC ARTHUR, M. P. late Chairman of the Liverpool Chamber of Commerce. (England).

F. C. AUTRAN, Advocate, Editor of the « Revue Internationale de Droit Maritime » of Marseille, President of the « Association du Droit Maritime » of France, Marseille. (France).

COLOMAN DE FEST, Counsellor at the Ministry, Vice-president of the Royal Maritime Government, Managing director of the Hungarian Association of Maritime Law. (Hungary).

DE GUNTHER, Chairman of the Swedish Association of Maritime Law of Stockholm. (Sweden).

Members : MM. A. HINDENBURG, Advocate at the Supreme Court, Chairman of the Danish Association of Maritime Law, Copenhagen. (Denmark).

Dr. G. MARTINOLICH, Advocate, Secretary of the Austrian Association of Maritime Law, Trieste. (Austria).

Dr. G. MATSUNAMI, Professor at the University, Secretary of the Japanese Association of Maritime Law, Tokio. (Japan).

Dr. OSCAR PLATOU, Professor of Maritime Law, President of the Norvegian Association of Maritime Law, Christiania. (Norway).

HARRINGTON PUTNAM, Counsellor at law, Member of the Council of the United-States' Maritime Law Association, New-York. (United States America).

E. N. RAHUSEN, Senator and Advocate, Chairman of the Dutch Committee of Maritime law, Amsterdam. (Netherlands).

Dr. F. SIEVEKING, President of the High Hanseatic Court, President of the « Deutscher Verein für Internationales Seerecht », Hamburg.

Dr. A. MARGHIERI, Advocate and Deputy, Professor at the University, President of the Italian Association of Maritime Law, Naples. (Italy).

List of Members

OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

MM. Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice of England, President of the Maritime Law Committee, London.

LE COMTE APPONYI, actual Councillor of His I. & R. Majesty ; deputy, President of the Hongarian Association of Maritime Law Buda-Pesth.

Baron ARICHI, Vice-Amiral, Tokio.

Prof. ASCOLI, of the University of Venise.

T. M. C. ASSER, Minister of State, late Professor at the University of Amsterdam, member of the Council of State, the Hague.

AXEL APPELBERG, Underwriter, Gothenburg.

F. C. AUTRAN, Advocate, Director of the Revue internationale de Droit Maritime, Marseille.

BALLIN, General Manager of the Hamburg America Linie, Hamburg.

A. BEERNAERT, Minister of State, late Minister of Finances, Brussels.

DE BERENCREUTZ, Consul general of Sweden & Norway, Copenhague.

FRANCESCO BERLINGIERI, Professor at the University of Genua.

Hon. ADDISSON BROWN, Judge at the District Court of the U. S., New-York.

T. G. CARVER, Esq. K. C., London.

G. CERRUTI, President of the Italian « *Veritas* » and underwriter, Genua.

MM. Dr CHRISTOPHERSEN, Consul general of Sweden & Norway, President of the Norwegian Commission for the Security of Navigation, Antwerp.

EDOUARD CLUNET, Advocate at the High Court of Paris.

COLLISTO COSULICH, Imperial councillor, Shipowner, Vienna.

E. DE GUNTHER, President of the Swedish International Maritime Law Association, Stockholm.

L. DE VALROGER, Ex-President of the order of Advocates of the Court of Cassation, Paris.

C. A. DE REUTERSKIOLD, Professor of the University of Upsal (Sweden).

Comm. E. DE RICHETTE, Underwriter, Trieste.

FRÉDÉRIC DODGE, Advocate, Boston.

ARTHUR DUNCKER, President of the Maritime Underwriters Committee, Hamburg.

COLOMAN DE FEST, Councillor of the ministry, Vice-President of the Royal Maritime Government, Fiume.

ENGELHARD EGER, Shipowner, Christiania.

K. W. ELMSLIE, Average Adjuster, London.

LOUIS FRANCK, Advocate, General Secretary of the International Maritime Committee and of the Belgian Association of Maritime Law, Vice-President of the International Law Association, Antwerp.

JOHN GLOVER, Esq., Chairman of the Committee of Lloyd's Register, London.

M. W. GOODRICH, Judge at the Court of Appeal of New-York.

PAUL GOVARE, Advocate at the High Court of Paris, Secretary of the Association internationale de la Marine, Paris.

MM. L. HELDRING, Manager of the « Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij » Amsterdam.

Sir JOHN GRAY HILL, Ex-President of the *Law Society*, Secretary of the *Liverpool Steamshipowners Protection d'Ass.*, &c., Liverpool.

A. HINDENBURG, President of the Danish Association of maritime Law, Copenhague.

COL. Sir HENRY HOZIER, Secretary of *Lloyds* Committee, London.

Sir ALFRED JONES K. C. M. G., Shipowner, Liverpool.

AXEL JOHNSON, Shipowner, Stockholm.

REMPEI KONDO, President of the Navigation Company *Nippon Yusen Kaïsha*, Tokio

MASAYOSHI KOTO, Vice-President of the Navigation Company *Nippon Yushen Kaïsha*, Tokio.

ANDRÉ LEBON, President of the « Messageries Maritimes » Nav. Company, President of the Central Committee of French Shipowners.

CH. LE JEUNE, Vice-President of the *Association belge pour l'Unification du Droit maritime*, Antwerp.

B. C. J. LODER, Advocate Rotterdam.

CH. LYON-CAEN, Professor at the Faculté de Droit de Paris, Member of the Institut de France, Paris.

CH. MC ARTHUR, late President of the Chamber of Commerce, Member of Parliament, Liverpool.

O. MARAIS, Bâtonnier de l'ordre des Avocats à la Cour d'Appel, Rouen.

M. A. MARGHIERI, Professor at the University, President of the Italian Association of Maritime Law, Naples.

F. DE MARTENS, Professor at the University of St-Petersburg.

MM. President MARTIN of the High Hanseatic Court, Hamburg.

Dr G. MARTINOLICH, Advocate, Secretary of the Austrian Association of Maritime Law, Trieste.

N. MATSUNAMI, Professor of Maritime Law, Tokio.

THOS. R. MILLER, Director of *The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association*, London.

G. MINGOTTI, President of the Underwriters' Committee, Genua.

DUKE MIRELLI, Judge at the Court of Appeal, Naples.

J. STANLEY MITCALFE, Hon. Secretary to the *North of England Steamship-Owners Association*, Newcastle on Tyne.

Dr FR. NAGY, Professor at the University, Royal Councillor of the Court, Deputy, Buda-Pest.

DOUGLAS OWEN, ex-Chairman of the Association of Average adjusters of Great Britain, Secretary of the *Alliance Marine Insurance Company*, London.

EDMOND PICARD, Bâtonnier de l'Ordre des Avocats à la Cour de Cassation de Belgique, Sénateur, Professeur à l'Institut des Hautes Etudes, Bruxelles.

the Hon. Sir WALTER PHILLIMORE, D. C. L. Judge of the High Court of Justice, London.

Dr OSCAR PLATOU, Professor at the University, Christiania.

A. PLATE, Deputy, Shipowner, President of the Chamber of Commerce, Rotterdam.

ANT. POULSON, Underwriter, Christiania.

HARRINGTON PUTNAM, Advocate, New-York.

Dr. AUG. SCHENKER, Shipowner, Vienna.

I. SENIGALLIA, Advocate, Naples.

Dr. F. SIEVEKING, President of the High Hanseatic Court, Hamburg.

GERMAIN SPÉE, Advocate, former chief Registerer of the Tribunal of Commerce, Antwerp.

C. STUBBS, LL. D. Advocate, London.

Dr. RUSS, M. P., Vienna.

Baron DE TAUBE, Counceller at the Ministry of Foreign Affairs, St-Petersburg.

OTTO THORESEN, Shipowner, Christiania.

R. ULRICH, Secretary general of the *Internationaler Transportversicherungs Verband* et du *Lloyd Germanique*, Berlin.

R. VERNEAUX, Chef de Contentieux à la Compagnie des Messageries Maritimes, Paris.

Dr ANTONIO VIO, Advocate, Fiume.

M. WIEGANDT, Manager of the *Norddeutscher Lloyd*, Bremen.

AD. WOERMANN, President of the Chamber of Commerce, Shipowner, Hamburg.

National Associations

GERMANY

Deutscher Verein für Internationalcn Seerecht.

President : Dr. F. SIEVEKING, President of the High Hanseatic Court, Hamburg.
Secretary : Dr. ALF. SIEVEKING, Hamburg.

ENGLAND

Maritime Law Committee of the International Law Association.

President : Lord ALVERSTONE, Lord Chief Justice of England, London.
Secretary : Dr. CH. STUBBS, Advocate, London.

AUSTRIA

Association autrichienne de Droit Maritime.

President : His EXC. KINDINGER, late Minister, President of the Court of Appeal, Trieste.
Secretaries : Dr. G. MARTINOLICH, Advocate, Trieste.
Dr. E. RICHETTI, Advocate, Trieste.

BELGIUM

Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime.

President : M. BEERNAERT, Minister of State, Brussels.
Vice-President : M. CHARLES LE JEUNE, Underwriter & Average Adjustor, Antwerp.
Secretary : LOUIS FRANCK, Advocate, Antwerp.

DANMARK

Danish Association of Maritime Law.

President : A. HINDENBURG, Advocate at the Supreme Court, Copenhagen.

UNITED-STATES

Maritime Law Association of the United States.

President : ROBERT D. BENEDICT, Advocate, New-York.
Secretary : LAWRENCE KNEELAND, New-York.

FRANCE

Association Française de Droit Maritime.

President : L. DE VALROGER, Advocate at the Council of State and at the Court of Cassation, Paris.
Secretary : F. C. AUTRAN. Advocate, Marseille.

NETHERLANDS

Comité de Droit Maritime des Pays-Bas.

President : E. N. RAHUSEN, Member of the Senate, Amsterdam.
Secretary : C. D. ASSER, Advocate, Amsterdam.

HUNGARY

Association Hongroise de Droit Maritime International.

President : Comte ALBERT APPONYI, President of the Chamber of Deputies, Budapesth.
Manager : N. COLOMAN DE FEST, Councellor at the Ministry, Fiume.

Secretaries : Baron FRÉDERIC DE WIMMERSPERG, Secretary at the Ministry of Commerce of Hungary, Buda-Pest.
MARIUS SMOQUINA, Vice-Secretary of the Ministry delegated at the political Government, Fiume.

ITALY

Italian Association of Maritime Law.

President : M. MARGHIERI, Professor at the University of Naples.

JAPAN

Association Japanese of Maritime Law.

President : Prince KONOYE, President of the High Ghamber, Tokio.
Secretary : MATSUNAMI, Professor at the University, Tokio.

NORWAY

Norwegian Association of Maritime Law.

President : Dr. OSCAR PLATOU, Professor at the University, Christiania.

SWEDEN

Swedish Association for International Maritime Law.

President : M. DE GUNTHER, Director at the Ministry of Commerce, Stockholm.
Secretary : ELIEL LÖFGREN, Advocate, Stockholm.

List of Attendants
at the Amsterdam Conference

GERMANY

MM. Dr. F. SIEVEKING, President of the High Hanseatic Court, President of the German Association of Maritime Law, Hamburg.

Dr. MARTIN, President at the High Hanseatic Court, Hamburg.

Dr. ALFRED SIEVEKING, Advocate, Secretary of the German Association, Hamburg.

Dr. JOHN BEHN, Advocate, Hamburg.

C. EDZARD, Advocate, Bremen.

Dr. HEINRICH C. FINKE, Advocate, Bremen.

L. GRONINGER, Average adjuster, Bremen.

J. RÖSING, Secretary of the Chamber of Commerce, Bremen.

RUDOLF ULRICH, Secretary of the Internationaler Transport Versicherungs Verband, Berlin.

AUSTRIA

MM. NATALE EBNER, President at the Maritime Gouvernment, Trieste.

Dr. GIOVANI MARTINOLICH, Advocate, Secretary of the Austrian Association of Maritime Law, Trieste.

CALLISTO COSULICH, Shipowner, Trieste.

SILVANO GANDUSIO, Councillor at the Court, Trieste.

M. GEORGES MINAS, Councillor of the Gouvernment; Director of the Austrian Lloyd, Trieste.

BELGIQUE

MM. AUGUSTE BEERNAERT, Minister of State, President of the International Maritime Committee, President of the *International Law Association*, Brussels.

CHARLES LEJEUNE, Vice-President of the International Maritime Committee and of the *International Law Association*, Underwriter, Antwerp.

CÉSAR GOEMAERE, President of the Tribunal of Commerce, Antwerp.

LOUIS FRANCK, Advocate, General Secretary of the International Maritime Committee; Vice-President of the *International Law Association*, Antwerp.

ALPHONSE AERTS (MM. John P. Best & Co.), Ship-agents, Antwerp.

LÉON DELACROIX, Advocate at the Court of Appeal, Brussels.

F. DESSAIN, Advocate at Antwerp.

J. L. DEKKERS (MM. RUYS & Co.), Consul of Chili, Antwerp.

EUGENE HOUBOTTE, Director at the Ministry of Foreign Affairs, delegated by the Minister of Foreign Affairs, Brussels.

L. HENNEBICQ, Advocate at the Court of Appeal, Editor of the *Mouvement Maritime*, Brussels.

JACQ. LANGLOIS, Average-adjuster, Antwerp.

ARTH. MORREN, Former Vice-President of the Chamber of Commerce, Antwerp.

PAUL SEGERS, Member of the Belgian Parliament, delegated by the Minister of Justice, Antwerp.

DANMARK

MM. A. Hindenburg, Advocate, President of the Danish Association danoise of Maritime Law, Copenhague.

Ludwig Bramsen, Intime Councillor, Copenhague.

Viggo Middelboe, Average Adjuster, Copenhague.

W. M. Van Haarst, General Consul of the Netherlands; Director of the Danish Lloyd, Copenhague.

FRANCE

MM. Ch. Lyon-Caen, Hon. President of the French Association of Maritime Law, Member of the « Institut », Professor at the University, Paris.

F. C. Autran, President of the French Association of Maritime Law, Advocate, Doyen of the « Faculté libre de Droit », Marseille.

René Verneaux, Chef du Contentieux at the « Messageries Maritime Navig. C° », General Secretary of the French Association, Paris.

William Carr, Shipbroker, Judge at the Tribunal of Commerce, Secretary of the French Association, Marseille.

Cyrille Bultheel, Advocate, Dunkirk.

Galibourg, Advocate at Saint-Nazaire.

Paul Govare, Advocate at the Court of Appeal, Secretary of the Association Internationale de la Marine. Paris.

Paul Houet, Captain on transatlantic Navigation, technical Secretary of the Central Committee of French Shipowners, Paris.

Lefebvre, Advocate at Alger.

Benj. Morel Spiers, Doctor on Law, Shipbroker Judge at the Tribunal of Commerce, Dunkirk.

GREAT-BRITAIN

MM. CHARLES MC ARTHUR, M. P., Former President of the Chamber of Commerce, Liverpool.

Sir JOHN GLOVER, President of Lloyds Register, former President of the Chamber of Shipping, London.

ENGLISH HARRISON, K. C. Vice President of the General Council of the Bar, London.

Sir THOMAS BARCLAY, Vice-President of the *International Law Association* of London, Paris.

R. B. D. ACLAND, K. C., General Council of the Bar, London.

Alderman JOHN DENT, North of England Shipowners Association, Newcastle-on-Tyne.

HARRY H. MILLER, United Kingdom Mutual S/S. Assur. Assoc., London.

J. STANLEY MITCALFE, *North of England Protecting and Indemnity Association*, Newcastle.

GEORGE G. PHILLIMORE, Advocate, General Secretary of the Internat. Law Association, London.

T. S. WATTS, London.

SAMUEL SAMUEL, Shipowner, United Kingdom Mutual S/S. Assur. Assoc., London.

J. E. R. STEPHENS, Advocate, London.

HUNGARY

MM. COLOMAN DE FEST, Councillor at the Ministry, Manager of the Hungarian Association, Fiume.

Dr. LOUIS BENYOVITS, Judge de the Tribunal royal of Fiume.

Dr. STANISLAS DELL' ASTA, Advocate.

Dr. NICOLAS KRAL, Secretary of the Tribunal of Buda-Pest.

M. Dr. ANTOINE VIO, Advocate, Fiume.

ITALY

MM. ALBERTO MARGHIERI, Professor at the University of Naples, Deputy, President of the Italian Association of Maritime Law, Naples.

Duke FR. MIRELLI, Councillor at the Court of Appeal, Naples.

Prof. ASCOLI, Professor at the University of Genua and of the High Nautical School, Genua.

Dr. LEONE ADOLFO SENIGALLIA, Advocate, Naples.

Prof. VIVANTE, Professor at the University of Rome.

JAPAN

M. Kôzo KIJIMA, Delegate of the Japanese Association of Maritime Law, Tokio.

NORWAY

MM. Pr. Dr. OSCAR PLATOU, President of the Norwegian Association, Christiania.

Dir. ANTON POULSSON, Underwiter, Christiania.

Dir. OTTO THORESEN, Shipowner, Christiania.

NETHERLANDS

MM. E. N. RAHUSEN, Senator, President of the Committee of Maritime Law of the Netherlands, Amsterdam.

T. M. C. ASSER, Minister of State, the Hague.

C. D. ASSER Jr., Advocate, Secretary of the Committee of the Netherlands, Amsterdam.

MM. S. P. VAN EEGHEN, President of the Chamber of Commerce, Amsterdam.

Jhr. P. R. FEITH, Councillor at the Court of Cassation.

E. HELDRING, Manager of the « Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij.

B. C. J. LODER, Advocate, Rotterdam.

F. MEYERDIRCK, Shipbroker, manager of the « Zuid-Amerika Lijn », Amsterdam.

J. TER MEULEN Jr., Underwriter, Amsterdam.

W. P. A. L. MOLENGRAAFF, Professor at the University, Utrecht.

P. PET, Professor at the University, Groningue.

A. PLATE, President of the Chamber of Commerce, Rotterdam.

M. J. PIJNAPPEL, Former Senator, Amsterdam.

B. E. RUYS, Manager of the « Rotterdamsche Lloyd » Rotterdam.

A. C. VISSER, Professor at the Unversity, Leyden.

SWEDEN

MM. E. DE GUNTHER, Councillor at the Royal Board of Commerce, Stockholm.

ERIK MARTIN, delegate of the Swedisch Association of Maritime Law, Stockholm.

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

Amsterdam Conference 1904

On TUESDAY, AUGUST 13th, AND FOLLOWING DAYS, the GENERAL SECRETARY of the INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE shall have his office at the AMSTEL HOTEL, AMSTERDAM.

The Conference will meet in the great hall of the « NATURA ARTIS MAGISTRA » Club (Plantage Middellaan).

AGENDA :

WEDNESDAY, SEPTEMBER 14th

10 O'cl. a. m. : *Inaugural meeting.*
2 O'cl. p. m. : *Mortgages, Rights in rem and Ownership.*

THURSDAY, SEPTEMBER 15th

10 O'cl. a. m. : *Draft-treaty on Jurisdiction in collision cases* (2nd reading).
2 O'cl. p. m. : 1° Continuation of the discussion on *Jurisdiction* ;
2° *Limitation of Shipowners liability.*

FRIDAY, SEPTEMBER 16th

10 O'cl. a. m. : *Limitation of Shipowners' liability.*
2 O'cl. p. m. : *Limitation of Shipowners' liability.*

RECEPTIONS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 14th

At the end of the Afternoon's sitting, *excursion and five o'clock tea on board a steamer, and visit of the port of Amsterdam.* The municipal Authorities of Amsterdam will honour this excursion with their presence.

THURSDAY, SEPTEMBER 15th, at 7 p. m. : *Banquet*

SATURDAY, SEPTEMBER 17th

Reception by the Rotterdam Chamber of Commerce. Visit of the Port. Excursion and Luncheon on board a steamer, to the Hook of Holland. Departure at the « Maasstation » at 10.30 a. m. (local time).

AMSTERDAM CONFERENCE

SEPTEMBER 1904

PRELIMINARY REPORTS

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

AMSTERDAM CONFERENCE (1904)

Draft treaty on the limitation of the shipowners liability

ARTICLE I. When the owner of a ship is held responsible according to the law of the country for the acts of the master and crew or for the engagements entered into by the master in virtue of his legal capacity, his liability is for each voyage limited :

a) To the ship or its value at the end of the voyage, at the option of the owner.

b) To the net freight for the voyage until its termination.

c) To the indemnities due to the owner for general average, collision or other damage suffered by the ship during the voyage, subject to deduction of the expenses incurred in putting the ship in a fit state to complete the voyage.

The right of the creditors does not include the claim of the owner against the insurer.

By net freight is meant the gross freight and passage-money even if paid in advance, deduction being made of the charges which are proper to the same.

The voyage will be considered ended after final discharge of the goods and passengers happening to be on board the ship and shown on the manifest at the moment when the obligation has arisen and in case of successive obligations after final discharge of the whole of the goods and passengers happening to be on board at the moment both of the one and of the other event.

If the ship carries neither goods nor passengers the voyage will be considered ended at the first port it puts into or at the particular port where it happens to be.

ART. II. If the owner elects for the abandonment of the ship and does not carry this into effect until some time after the end of the voyage, he is only freeed up to the amount of the value of the ship at the moment of the abandonment and he remains bound for the difference between this value and that which the ship had at the end of the voyage.

ART. III. In the case provided for in article II and to provide for the case where the owner elects so far as concerns the ship, for the payment of its value at the end of the voyage the valuation may at every time after the end of the voyage be judicially fixed by proceedings taken after due notice to the other side at the demand of the party who is the most diligent.

ART. IV. The owner has the right to substitute for the modes of obtaining freedom from liability provided in article I payment of an indemnity limited for each voyage to £ 8. sterling per ton of the gross tonnage of his ship.

ART. V. If there exists a priority of lien upon the ship or upon the freight in favour of creditors in respect of whom limitation of liability is not admitted the owner of the ship will be personally bound to make up in specie to the extent of the sums first collected by such creditors, the amount forming the limit of his liability.

ART. VI. The limitation of liability determined according to the preceding articles will be applicable to contracts concluded even by the owner of the ship so far as their execution lies within the legal duties of the master without his having cause to distinguish if the breach of these contracts is due to a member of the crew or not, the case of personal fault of the owner alone excepted. It applies also

tu damage caused to dykes, quays and other fixed objects as well as to the removal of wrecks. It is not admitted for the wages of master and crew.

ART. VII. When according to the laws applicable, the limitation of liability for damage to property is different from that for personal injury the present treaty shall only have effect so far as concerns damage to property.

Draft treaty as to jurisdiction in collision cases

ARTICLE I. The action founded on collision can be brought exclusively at the option of the plaintiff :

a) Before the tribunal of the domicile, personal of commercial of the owner of the defendant ship.

In the case where the defendant is a company, the action can be brought before the **place of business** of the company.

b) Before the tribunal of the place of collision when the collision has taken place in territorial waters appertaining to the contracting States.

c) Before the tribunal of the port where the ship of the defendant is registered.

d) Before the tribunal of the place where the ship of the defendant has been seized even in the case where before the service of summons the seized property has been freed from arrest and replaced by bail.

ART. II. The tribunal competent to take cognizance of the principal action, shall be equally competent to determine the counterclaim brought by the defendant against the plaintiff by reason of the same collision.

ART. III. The tribunals referred to in the preceeding articles are designated by the national laws.

ART. IV. The plaintiff can only bring one single action founded on the same collision even if several tribunals situated in differents States happen to the competent by virtue of article I, provided however that he has been satisfied by the defendant in accordance with judgment obtained.

ART. V. The tribunals referred to in article I shall be equally competent to order provisionial inquisies to enable

the tribunal seized of the action to secure certified evidence.

ART. VI. The seizure to preserve rights of a ship by reason of a collision can be put in force in every port situate in the territory of the contracting States.

a) Such seizure can only be made with the permission of the competent authority designated by the national laws.

b) The authority specified by the preceeding paragraph can order the plaintiff to provide bail as security for such damages as may result from the seizure.

c) The owner of a ship seized may demand the withdrawal of the arrest upon sufficient bail being given.

d) The formalities to be complied with to insure the validity of the seizure are regulated by the national laws.

GERMAN

ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

REPORT

of the Bremen Commission as to the kind and extent of Shipowners' liability, based upon the

Draft-Treaty on Shipowners' Liability

as prepared by the Permanent Council of the International Maritime Committee.

Members of the Commission

Messrs Dr. C. BULLING, C. EDZARD, Dr. HEINRICH FINKE, L. GRONINGER, average-adjuster, H. HILDEBRAND, senator, Fr. RECK, Jr., President of the Association of Marine Insurers, of Bremen, J. RÖSING, Dr. H. WIEGAND, General manager of the Norddeutscher Lloyd, H. A. WUPPESAHL.

A. Notice

From the beginning of their labours, the International Maritime Committee and the affiliated National Associations have given to the question of Shipowners' Liability their special attention as being the matter, on which the diffiiculties arising from the divergency of the various maritime laws are most striking.

Up till now, the following resolutions were passed.

1. In London, 1899.

« This Conference recommends for universal legislative the adoption of the following rule in cases of loss or

damage to property arising from improper navigation, whether such property be afloat or ashore : — The ship-owner shall be permitted at his option to discharge his liability either (*a*) by abandoning ship and freight, or (*b*) by paying a sum of money calculated upon the tonnage. This resolution has no reference to claims for loss of life or personal injuries. »

2. At Paris, 1900 :

« The solution adopted by the London Conference there » Limitation of Shipowners' Liability, must apply :

« 1° to damage done to dykes, quays and any similar » fixed objects.

« 2° to contracts passed by the shipowner, provided » their execution forms part of the captain's ordinary » functions, whether the breach of such contracts is due » to a member of the crew or not, the personal fault of » the owner always excepted. »

« 3° There should be no limitation of liability for wages » of officers and crew. »

3. At Hamburg, 1902 :

« The Conference confirm the decisions passed at the London and Paris Conferences concerning the Limitation of Shipowners' Liability and appoint the Commission appointed at Paris to give to their decisions the shape of the project of Treaty. »

4. In execution of the decisions taken at Hamburg, the Commission appointed by the Bureau Permanent has worked out the draft-treaty, which will be submitted to the Conference to be held this autumn at Amsterdam.

B.

1. Answering to the question « what system should be adopted to determine the Shipowner's Liability, » the

draft-treaty sticks to the resolution passed at London, leaving thus to the Shipowner a choice between three solutions :

a) abandonment of the ship.

b) abandonment of the value of the ship.

c) the payment of a lump sum to be ćalculated on the tonnage.

The Commission think that, for the very sake of an international agreement, this solution should be maintained. It will be very difficult to arrive to an agreement as to the system to be adopted on another base than that of the London resolution; besides, the Commission is of opinion that there can be no inconvenience in applying these principles to international traffic. The most important principle of the Draft-treaty, viz that special rules should be applied in the matter of Shipowners' Liability, is a very just and sound one, and the Commission have no reason at all to accept the apprehensions of those who pretend that the question of Shipowner's Liability should in no case be dealed with on a special basis.

2. In art. VI, the Draft-treaty proposes the limitation of the Liability of the Shopowner to all obligations contracted by him and of which the execution is included in the legal attribution of the captain; in this respect, it is conform to the German rule (paragr. 486, 2 of the Commercial Code). From the sole point of view of the German legislation, this art. VI cannot give raise to difficulties; Germany could hardly be unfavourable to the views of the draft of treaty when the other Nations andhere to art. VI. Neverteless, the Breme Commission consider it strongly advisable to point out that, in their opinion, of would be better to drop that part of art. VI which refers to the contractual liability of the owner, and to submit to an international agreement only such cases in which the

Shipowner is liable towards persons with whom his legal relations come to existence at the very moment when he incurs any liability (Collision and salvage). Those dispositions of art. VI which extend farther, seem to be rather out of season considering the object of the Unification aimed at by the Maritime Committee; they are indeed very different from those principles ruling in various countries and especially in England, — principles which were always applied up to date and are based on deed-implanted political and social considerations. There is much doubt that the legislative bodies of those countries will be inclined to approve of such a revolution in the ruling laws and shall follow the example of those of their own countrymen who have approved of same, in their capacity as members of the International Maritime Committee.

This desire to restrict the meaning of art. VI and to avoid thus the rejection of the draft-treaty in the last instance, deserves the more a due consideration as such restriction can give raise to no difficulties.

The art. VI of the draft-treaty, is in fact a logical extension of the resolutions passed in London and Paris ; but before further developing these resolutions into their final form, the matter should be taken into very serious consideration. It appears clearly from the discussions in London and Paris (see the reports) that there was only question of the delictual liabilities of the shipowner, inclusive, it may be, of agreements passed in cases of need (such as salvage) with third persons who were not before parties to the facts, but with the exclusion of all contractual obligations as might not arise by a pressing danger, — these latter need not be ruled by an international agreement. The proposition moved by the English members and carried in London, was as follows :

« in cases of loss or of damage to property arising from improper navigation, etc.... »
whilst this final sesolution was worded, in the French text, as follows :

« la règle suivante, applicable à tous dommages matériels occasionnés par le navire.... »
this latter being thus much more extensive. Later on, on this French wording the Paris resolution was based and further art. VI of the draft-treaty. Of course, the Paris-resolution may not be left aside but this does not necessarily lead to the adoption of this resolution in its entirety as a basis for the draft-treaty. As formerly stated, this is not necessary and would prevent the general acceptance of the draft-treaty ; besides, the present wording of art. VI would possibly be an impediment to the liberty of contracting of the parties interested, and this latter effect is certainly not within those aimed by the International Maritime Committee.

3. If once the « res » as such is made liable, this involves as a direct consequence, the questions of rights of shipscreditors, the classification of debts, etc.

On these matters, art. V, the wording of which does not seem the very best, disposed as follows. It makes a distinction between :

a) the rights of the shipscreditors ;

b) the rights of other creditors who have a privilege prior to that of the shipscreditors.

The German law does not acknowledge such rights as under *b*) (s. paragr. 776 of the Commercial Code). So we must show te practical effect of art. V by an example drawn from te foreign low :

Remortgages his ship to A against a loan of 100,000 Mark. Then the ship undertakes a voyage. During this voyage, there arises for B a debt of the ship for Mrk.

50.000. The ship is towed in port. A & B now each wish to have their money. If according to the law concerned, A may cover himself for his 100,000 Mrks on the ship and the freight before B, who is shipscreditor, and that afterwards the amount remaining from the ship and the freight is not sufficient to cover B for his claim of Mrks. 50,000, then R should b personnally responsible up to the amount of the sum which A has had on the ship and freight.

The Commission think, that, from the German point of view, there is no reason to oppose to the rule expressed in art. V although it is contrary to the German law, — because this art. V increases the guarantees of the shipscreditors in the international relations, in creating a personal liability of the owner in such cases where he would not be able to pay, on the ship and the freight, such a creditor, because, according to the foreign law, another creditor has got the priority of his claim.

According to German law, the risk of personal insolvency of the shipowner, — which by the provisions of art. V, are for the shipcreditors' account, — are on the contrary for account of those who have a taking rank after that of the shipscreditors.

But, in the international trade, the exeeption admitted by art. V seems us to be practical and reasonable.

4. The liability of the shipowner as to freight is limited, by the draft-treaty, on the nett freight, and not on the gross freight as is the case in the German law. There are no serious impediments to adopt the views of the draft-treaty; furthermore, it must also be taken into consideration that the system followed by the German law stands rather isolated and that it has much antagonists, even in Germany.

By « nett freight » the Bremen Commission would mean : « the gross freight and the passage moneys paid for the

persons and goods on board at the moment where the liability has arisen, under deduction of the expenses necessary to earn the freight and which the shipowner would have saved if at this very moment where the liability has arisen, the ship had been lost ».

This description of the nett feight also includes indirectly the description of the voyage.

5. As for the remaining, only the provisions of art. 2 & 3 have given raise so special remarks of the Commission.

The Commission approve of the provision of art. II saying that the shipowner who chooses to abandon the ship, but executes this resolution only a long time after the end of the voyage, is only freed for the value of the ship at the time of the abandonment and in addition remains liable for the difference between this amount and the value of the ship at the end of the voyage.

Further, the Commission has discussed the question whether it would not be advisable to complete this provision by an additional one, saying that, when a shipowner delays his resolution as to abandonment, he should deposit guarantees. But the Commission do not wish to propose this formally, as it may be supposed that in all countries, this obligation results from the general principles of common right.

BELGIUM

BELGIAN ASSOCIATION FOR UNIFICATION OF MARITIME LAW

REPORT

of the Commission appointed to examine the draft-treaty on Limitation of shipowner's liability.

The Executive Council of the Belgian Association for Unification of Maritime Law have appointed a commission to report on the draft-treaty on Limitation of Shipowner's Liability, which will be put before the Amsterdam Conference.

This Commission was composed as follows :

Mr. Chas. LE JEUNE, president ; MMrs J. L. DEKKERS, shipagent ; LOUIS FRANCK, advocate ; LÉON HENNEBICQ, ARTHUR MORREN, merchant ; G. SIMONS, underwriter ; FRANZ SCHEPENS, shipowner ; GERMAIN SPEE, advocate ; LÉON VAN PEBORGH, average adjuster ; members.

*
* *

The Commission met on the 23rd of March and 18th of April 1904 and carefully examined the various dispositions of the said draft-treaty. This draft-treaty, in general, is approved by the Commission ; this latter however proposes an amendment to art. I. and a modification in the wording of art. III. At their meeting of the 24th June 1904, the Executive Council have approved of this Report, introducing however two modifications of redaction in articles II and III.

The propositions of the Belgian Association may be summarized as follows :

*
* *

Indemnity for salvage to be included in the values to abandon (Art. I.)

The first modification to the draft-treaty proposed by the Commission, is to include the **indemnity for salvage** amongst the values which the owner should have to abandon with his vessel. The members who held up this proposal, gave the following reasons :

1°) that some vessels are expressly equiped for salving purposes and that it would be therefore convenient that all indemnities relating to this object be included in the abandonment, as they are the only « freight » of such vessels ;

2°) that salvage often exposes to peril the salving vessel or causes her damage and that it is only just that the equivalent of this depreciation or risk be abandoned with the ship ;

3°) that salvage has become more and more a mere commercial operation ; that, if it be equitable to allow to the master and crew a share in the reward, there is no reason why the owner, who does not interfer personnally, should be entitled as against the creditors of the ship to make a distinction between the different profits earned on the property he chooses to abandon : there is no reason to draw a distinction as regards the indemnity for salvage.

This amendment was carried by majority of votes.

*
* *

Modification to Art. II.

It is proposed to word art. II as follows :

If the owner elects for the abandonment of the ship and does not carry this into effect until some time after the end of the voyage, he is only freeed by completing in specie the

reduction which may have occurred in the value of the ship between the end of the voyage and the moment of the abandonment.

Modification of wording to art III. — How to prove the value of the ship.

This again is a mere modification of wording and consists : 1° in omitting in art. III the words « at every time » in order to advise the parties concerned to act without delay and to leave it to the courts to appreciate whether the claim is made within the proper time, 2° in rendering more explicit the first part of the article, in order to indicate clearly the two possibilities related to.

This article should read therefore as follows :

« In prevision of the case provided for in art. II, as well » as of the case where the owner elects.... »

.˙.

Another modification was proposed, namely to insert in art. III of the treaty a clause stating who should have to prove that the amount offered in lieu of the ship, represents the value of same at the end of the voyage. The treaty does not indicate whether it is the owner, who has to prove that the amount he offers represents the real value, or whether the creditor should have to prove that this value was a higher one than the amount which the owner offers.

The commission have thought it convenient to leave this question to the common law of each country, seeing that the manner of giving evidence and the facilities more or less extensive allowed for it to the parties are different in the various countries.

.˙.

CONCLUSIONS.

1st amendment : Consequently, the first amendment of the Belgian commission is to word art. I c as follows : « to indemnities due to the owner for **salvage**, as well as for general average, collision or other damage suffered by the ship during the voyage, subject to deduction of the expenses incurred in putting the ship in a fit state to complete the voyage ».

2d amendment : The Belgian Association think that the following wording would be better for art II :

« If the owner elects for the abandonment of the ship and does not carry this into effect until some time after the end of the voyage, he is only freeed by completing in specie the reduction which may have occurred in the value of the ship between the end of the voyage and the time of the abandonment. »

3rd amendment : The text proposed by the Belgian Association for art. III is as follows :

« In prevision of the case provided for in art. II as
» well as of the case where the owner elects so far as
» concerns the ship, for the payment of its value at the
» end of the voyage, the valuation may, at the end of the
» voyage, be judicially fixed by proceedings taken after
» due notice to the other side at the demand of the party
» who is the most diligent. »

∴

Modification on art I c.

At the meeting of the General Council, a member pointed out that the wording of the end of art. I c, reading : « Subject to deduction of the expenses incurred in putting

» the ship in a fit state to complete the voyage », would give raise to some doubt : does this mean merely the material expenses to render the ship temporarily navigable — or does it include the charges and expenses disbursed by the shipowner, for instance, to pay an indemnity for salvage ?

In order to avoid any difficulty, it is proposed to say : « under deduction of all expenses with which these « indemnities are burdened. »

DANMARK

DANISH ASSOCIATION OF MARITIME LAW

AMSTERDAM CONFERENCE

To the International Maritime Commitee

Replying to the tetter of the Permanent Bureau dated 25th November 1903, we beg to make ten following statement.

II. Jurisdiction in collision cases.

We quite agree with the draft-treaty elaborated by our special commission.

III. Shipowners' liabity.

As regards this matter, we can also agree with the draft-treaty of our commission, the principles of which scarcely differ from our national law. Only the rule in art. IV would be new to our legislation, where it allows the shipower to free himself by substituting a sum of money for his ship and accessories. We are of opinion that this relief granted to the owners cannot give raise to any inconvience and that the proposition itself will be very useful to promote uniformity in the laws of the different countries.

We should even desire that the shipowners' liability be limited as well as regards damages which he might be

obliged to idemnity. — We refer to a study of this question made by our chairman which we beg to send you herewith. — We associate ourselves with his desire that the liability be limited to the damage caused directly by the collision.

We are, Dear Sirs,

Yours very truly.

Copenhagen, May 1904.

L. A. GRUNTVIG. A. HINDENBURG. JACOBSEN.
OTTO LIEBE.

On shipowners' liability in collision cases

PAR

A. HINDENBURG

Advocate of the Supreme Court of Danmark.

The question of Shipowners' Liability is often spoken of, without a distinction being made between the different cases. There is however a distinction which should not be lost sight of. When a captain contracts to freight the ship, he acts as an agent. It is a part of his duty to conclude such contracts for the shipowners' account. It is the latter who is directly bound and directly liable. When limiting his liability, it is a favour which is granted to him. On the other hand, it is a matter of course that te captain himself is not bound qy such contracts.

But in cases of collision, there is a difference. Here it must be examined whether there is fault or negligence. If so, it is captain who is guilty and responsible for the damage. There is no question of agency. The shipowner has clearly not made the captain his agent to cause damages to third parties. The shipowner is innocent; nevertheless, he is made responsible.

In this examination of the question, we shall exclusively deal with Liability in Collision Cases.

The law under which we are living, *jus quo utimer*, holds the shipowners responsible for the faults of the captain and the crew. But it goes beyond this : the shipowner is held responsible, not only when the captain has committed negligence, but even in the case where the captain has been as careful as possible. He has made a

mistake, he has committed a nautical fault ; in such case, it is said the ship is in fault and the owner is compelled to pay. In many cases, there is even nothing which might be termed fault or negligence according to the rules of common law; there is only a question of error in judgment, for which one cannot, without injustice, hold the captain responsible. The owner is also liable in the case where the ship has been navigated by a compulsory pilot.

The attempt is made to justify these results by invoking art. 1384 of the Civil Code, according to which the principal is responsible for the acts of his agents.

It is nevertheless evident that this theory cannot explain the decisions of the courts. In order to be brief, we shall not examine the difference existing between fault (culpa) and error in judgment (Hindenburg : de la faute en matière d'abordage et de la responsabilité des propriétaires de navires. Anvers 1899). If one would contend that there is liability only when there is fault, how then can one explain this result that the captain, or the pilot, who are alone guilty, escape all responsibility as to damages, whilst the shipowner must pay ? Is it not evidently contrary to the truth to say that the compulsory pilot is the agent of the shipowner ? According to art. 1384 of the Civil Code, there is no liability if the principal proves that he could not prevent the fact which gave raise to the liability. Is not this the case of the shipowner ? He is at his office whilst the collision occurs at sea. It is a matter of fact that the shipowner could not prevent the collision; he can thus furnish the proof required by art 1384; nevertheless, he is compelled to make good the damage.

At one of our conferences, a learned Belgian advocate said : We are too much slaves of theory. He is right. — We have been taught thist heory of agency and the respon-

sibility of the principal for the acts of his agents and we now obstinately insist on applying to all cases of collision which occur that « strait waistcoat » which is called the theory of agency.

We agree to admit that in the case even where the captain is guilty, the shipowner is innocent. Why then should he be held liable for a damage which he has not caused ? The damage is an accident. The damaged vessel, the owners of the cargo on board this vessel may cover themselves by insurance. They do so, as they know that they are exposed to the perils of the sea, and the collision is one of these perils.

It is a fundamental rule of law that an innocent person cannot be conpelled to make good damages. From this, one might deduce that the shipowners must be freed of all liability. Such a proposal was indeed moved by Mr. Gütschow at the Hamburg Conference of 1902 (Gütschow : Die Beseitigung der Haftung des Rheders für Collisions-Schäden, Hamburg 1902). This proposal was rejected. Although in our opinion Dr. Gütschow was right in principle, we think the International Maritime Commitee acted wisely by not adopting this proposal. The work of our Committee is a slow one, requiring much patience. We must not lose sight of national prejudices. We must go on quietly and prepare the ground.

For this reason, we think it useful to agree first as to the principles of Shipowners' Liability in Collision Cases.

The true explanation of the law in cases of collision is, in our opinion, given by Mr. Unger in his digest : Handeln auf eigne Gefahr. When a person follows a trade which, by itself, may cause damage to other people, it may be just to oblige him to repay this damage, even in the case where this damage might be considered as accidental in as

much as no fault or negligence can be imputed to the person carrying on the industry.

All difficulties disappear on appluying this theory and all can be explained in the most natural manner. The captain, who has been mistaken, has not to pay. He has done the best he could. The owner must pay the damage without having recourse against the captain. Ex qua persona quis lucrum facit, ejus factum præstare debet. (Fr. 49 (Dig 50-17). It does not matter whether there be fault or negligence; it is enough that there be an act causing damage. Art. 216 of the Code of Commerce Says : responsible for the « acts » of the captain. Mr. de Valroger says in his draft-treaty (Antwerp 1899) : The shipowner is liable for the acts of the captain, etc., unless otherwise agreed.

What is the principle of compulsory pilotage ? There is a difficult passage. The captain would take a pilot, even if there were no law in the matter. However, in order to safeguard the shipowners' interests, the State provides pilots and obliges the captains to use their services. Pilots are the persons most experienced, who know better than anyone else the difficult passages.

But the most able man may be mistaken. And if this happens, why should it not be the risk of the owner?

When saying limitation of the shipowners liabllity, this expression is not quite correct. On the contrary, the truth is that we impose upon the shipowner a liability beyond the common law. Why is this? For the sake of the security of navigation. There may be reasons for doing so, but the true object should not be passed over.

In the middle-ages, the owners engaged their captains without any supervision of the State. They might engage captains of little skill, and then could be blamed for negligence in the selection. One could, with some apparent

reason, ascribe the collisions as being due to their personal fault. One could say that the shipowners' liability was a salutary rule, as it compelled the owners to engage skilful captains.

But at present, these rules have lost much of their practical value.

The State undertakes to provide for skilful captains; the shipowner must make his choice from among the persons pointed out by the State. So, it may be discussed, whether it be necessary, at present to impose on the shipowners a liability beyond that of the cammon law.

One may say that it is sufficient for the State to provide capable captains, and punish them in case of negligence. The professional reputation of the captains is strongly at stake. If they deserve the reproach of being in want of skill, they risk being dismissed by the owner and will have much difficulty in finding other employment. Their own life and the lives of the crew are in danger in case of collision.

We shall not enter into that discussion. If it ever happens that shipowners are freed from all liability for the faults of the captain, this will not be while we are living, it will be the work of a century.

We consider the actual law as it now stands.

We only venture to say that it is possible and that it is just to limit the shipowners' liability and that the effort of legislation should tend in that direction.

This is the feeling of businessmen. According to our law, the ower of the colliding ship in fault must make good the damage, 1°) to the ship collided with, 2°) to the cargo of that ship, 3°) to the cargo which he engaged in carrying. Towards the cargo of his own ship, the shipowner is liable not only ex delicto, but also ex contractu. He has undertaken the obligation to take care of it.

Nevertheless, in practice, the shipowner frees himself

from this liability by what is called the negligence-clause. After some hesitation, the tribunals of all countries, as far as we know, are in agreement in recognizing the validity of this clause. Everyone agrees that public general interest does not require that, in case of collision, the shipowner should be liable towards his own cargo. The owners of this cargo should protect themselves against the perils of the sea by insurance. In case of general avarage, the shipowners may require a contribution from their cargo if they can invoke the negligence clause, because then the disaster is considered as an accident. If the shipowners are not protected by this clause and if their vessel is found in fault, they have no contribution to claim from the cargo. That is the law; but that is not the practice. Mr. T. R. Miller declared at the Conference of the International Law Association (1903) that 99 per cent of the cargo-underwriters pay the contribution on general avarage to shipowners without examining whether the law excuses the from doing so. Sir John Gray Hill gave evidence to the same effect.

The International Maritime Comitee think that the shipowners should have the option between abandonment and a limited indemnity, calculated on the tonnage of the ship. The excellent draft-treaty which we owe to our Special Commission, sanctioned this option and fixed the indemnity at £ 8 per gross ton of the ship in fault. The two systems of liability were combined in such a manner that the shipowners are allowed to elect for the system which is most favourable to them.

The liability of shipowners may be limited in two different ways. First by establishing as a principle that the shipowners are not liable with their whole estate, but only for a part of their estate (their maritime property, —

8 £ per ton). All legislations agree to limit the liability in this way.

Another system of limitation would be to say that the party injured will not be admitted to claim a complete indemnity, but must be satisfied with an indemnity for part of their loss.

We have followed the same way. According to common law, several persons to whom a single fault may be imputed, are jointly bound to make good the damage. We have rejected this joint liability.

We are of opinion that we should go further and fix a limit to the right of the ship collided with to recover damages. There are some examples op tribunals having so decided. In answer to one of our questionnaires, the Netherlands' Committee has informed us that the Dutch jurisprudence has sometimes restricted reparation to the reparation of the material damage caused directly to the ship herself. A judgment of the Tribunal of Commerce of Marseilles dated April lst 1888, held that breach of the contract of affreightment, resulting from collision, is an indirect damage for which the vessel in fault is not responsible. (Autran, Revue, IV, p. 309). Mr. Autran, in the Report which we owe to him, is of opinion that the party wich has effected a seizure by arrest in case of collision, is not obliged to indemnity, even if in error, when acting bona fide and when not having committed a grave fault.

We desire that the indemnity to the vessel collided with should be limited to compensation for the actual damage and to demurrage, and that indirect damage should not be compensated. We ought as much as possible, to prevent litigation. The amount of material damage may be easily stated by report of survey and by receipts for repairs. It is very difficult to establish the amount of indirect damage, and therefore, the issue of the litigation doubtful.

We think that in many cases, it would be good advice to the shipowner to counsel him not to claim compensation for indirect damage. Otherwise, he will be compelled to spend much money and the issue of the claim will nevertheless be very doubtful.

We have not made this remark with a formal proposition in view, but only to oppose the rule that, in case of collision, the full damage must be made good.

We think that the adoption of such rule would mean a step backward. If there is a tendency, in our tribunals, to restrict the shipowners' liability, we should be wrong to oppose it.

One might object : what use it all this verbiage, if you have no formal proposition to bring forward. Why discuss whether the theory of the principal and agent should be applied, or some other one ? When the tribunals agree in their results, the discussion of theories can be left to the professors of universities but has no practical interest of all.

It seems to us however that when there is question « de lege ferenda », discussion of theories is not without interest. We even think that it can have a practical interest.— We find the following in a law-paper by Mr. George Marais, who has made it of a study for the International Law Association :

On October 22nd 1900, the English ship Stokesley collided with and sank, by her fault, at the entrance of Havre harbour, the English ship Shagbrook. The latter vessel had a cargo of 1553 tons of coal belonging to the Compagnie Générale Transatlantique Française.

Law proceedings were taken in England; the owners and the English freighters of the Shagbrook, the Compagnie Transatlantique not joining in the action, claimed compensation for the damage suffered. On the 22nd May

1901, the High Court of Justice (Admiralty Division) gave judgment ordering the owners of the Stokesley to pay into court £ 8 per ton, say £ 7491, to be divided amongst the plaintiffs.

The part in the English contribution which would be due to the Compagnie Transatlantique, was set aside, but this company refused that sum and brought an action before the Tribunal of Commerce of Hâvre against the Stokesley Company, claiming the value of the 1553 tons coal sunk, and this in accordance with the provisions of the French law.

The Tribunal of Commerce of Hâvre granted the demand of the Compagnie Transatlantique and the Court of Rouen confirmed this judgment on the 28th January 1904. — This sentence is basen on the following reasons :

« Considering that the claim of the compagnie Transatlantique is grounded on a quasi-tort committed in French waters, which binds both the author of this quasi-tort and the persons legally liable to make good the consequenses of it without regard to their nationality, according to the provisions of the French law ;

» Considering in fact that, according to the text of art. 3 of the Civil Code, the laws of police and security apply to all inhabitants of the French territory; that by the terms « laws of police and security » must be understood all those laws, either prohibitory or imperative, which have for their object the security of persons and goods, whether their provisions be or not enforcable by penalty.

» That there is no doubt that even the civil law as to collisions, concerns the security of persons and goods and that it ranks consequently amongst the laws referred to in art. 3;

» That, in order to escape application of art. 3, the shipowner contends that he was not on French territory at

the time when the quasi-tort was committed, but in vain as he was represented both by his agent or proxy and by the ship in fault, of which he is the owner;

» That, against this solution, the appellants contend that they were only obliged to repair the consequenses & damages of the captain's fault in virtue of the contract of agency existing between the captain and the shipowner and that consequently, reference may be made only to the law of the country where this contract was made, namely, where the English legislation only can be invoked;

» That certainly, the fact on which the claim brought against the shipowner arose was not based on the authority conferred upon the author of the damage; that the interpretation of this contract is therefore immaterial to this litigation and that it remains only to determine as regards both the captain and the shipowner, what are the consequences of the quasi-tort committed in the French waters, such consequences can only be regulated by the provisions of art. 3 of the Civil Code, to the exclusion of the law of the flag.

» That the civil liability of the shipowner is not based on the contract of agency made with the captain; that this has been definitely held in several cases that in the absence of any contract, the shipowner is civilly liable for the faults of the captain, notably in the case where the captain and the mate having died in the course of the voyage, a new captain has been chosen by the Consul; and even the case where the ship as been hired, without being manned, when ten liability attaches to that person who has become the owner and has chosen the captain;

« That, in maritime matters, the legislation has definitely adopted, as to the civil liability of the shipowner, a principle which is not a mere application of art. 1384 of the Civil Code and that the intention has been that this

liability towards third parties, should result from this capacity of shipowner, and because, as is stated in several articles of the Code of Commerce, notably art. 407, the ship personified by the owner, is liable; and that it is further equitable that the owner, wo profits by the good managment of his vessel, should be responsible for the faults committed by the captain, excluding third persons who could profit them.

» That from all this it follows that the French law only, and not the law of the flag, is applicable to determine the extension of the civil liability of the Stokesley Company. »

The Court of Cassation has given two sentences on the same principle.

The Fanny, an English ship, collided, in the Seine, with the French ship Adèle. The Fanny sunk in the collision; as to the Adèle, her damages amounted to 20000 francs.

The defendants, to free themselves, declared the abandonment of the Fanny; but the plaintiffs contended that the defendants should pay £ 8 per ton, according to the law of agency they had conferred upon the captain.

The judgment of the Court of Cassation of 18 th January 1895 decided that the French law was applicable to the captain ass well as to the owners of the Fanny, because the collision happened in French territorial waters; that there was no reason to make a distinction between the captain, the direct causer of the damage, and the shipowners who entrusted hem with the management of the vessel and who, in their capacity of principals, were civilly liable for his acts towards third persons; and that, as the French law was applicable to the foreign ship, causing collision in the French territorial waters, it was only just that this law should be applied in full.

Consequently, the Englishman, liable according to art.

216 § 1 of the Code of Commerce, was entitled to have recourse to the right of abandonment.

Another judgment of the Court of Cassation, dated 24th November 1897, accords with this decision.

The jurisprudence of these decisions was criticised by M. George Marais and by M. Lyon-Caen. M. Marais says : the first part of the judgment of the Court of Rouen may be summarized as follows : no account is to be taken of the law of agency.

This remark is exact, but whe think the Court of Rouen had reason for making the statement.

The shipowner follows his trade in the French waters ; consequently, he is subject to the French Laws of police and security.

When a collision takes place, the party damaged has the right to claim indemnity from the owner of the ship causing the collision, this latter having the right to abandon. A French vessel is run down by an English ship belonging to a gentleman of high rank. This latter vessel had a very high value, it is equipped with extreme luxury, but her tonnage is small. If the ship causing the collision had been French, the owner would not have abandoned ; the value of this ship exceeds very much the damages claimed. But as this ship is an English one, the owner will free himself by paying £ 8 per ton.

We ask ourselves why the damaged ship should be satisfied with an insufficient compensation, because the collision was caused by an English ship.

If the English shipowner wishes to have the benefit of the French hospitality, he must be satisfied to be treated in the same way as the French shipowners. That is but justice.

What is just is still useful and easy in practice. When the collision occurs in the territorial waters, the tribunals will judge according to their national law, without regard

to what may be the law of the ship causing the collision. It seems difficult to have a rule more plain.

It is different however, when a collision occurs in the high seas. In that case, we must rely on the law of the flag. When claiming damages against the vessel which has caused the collision, the latter must not complain if her own national law is invoked against her. The ship is considered as being a portion of the national territory, so the damage has been caused under the jurisdiction of this national law.

First, the extension of the liability should be determined.

This rule must be modified if the law of the flag of the injured ship leads to a different solution. We are not dealing wrongly with a foreign ship in saying that she cannot obtain more compensation than her own national law would allow. If this law allows abandonment, this option cannot be refused to the adverse party.

These rules are conformable to equity and have been adopted by the Antwerp Conference (1885). (1).

Mr. Marais remarks that the English law, limiting the liability to £ 8 and £ 15 per ton, is applied without any distinction, to all English and foreign shipowners sued before the English Courts for collisions occuring in the English territorial waters.

He thinks this is not right. — We are of opinion that the English rule is reasonable and conforms to the views adopted by our Association.

---

(1) Resolution 60 : Collision in ports, rivers and other inland waters is ruled by the law of the place where it occurs.

Collision at sea between two ships of the same nationality is ruled by the national law.

When the ship are of different nationality, each ship is bound by the limits of the law of her flag and cannot receive more than this law allows.

The act causing the damage committed in England, must be judged according to the English law which limits the liability to £ 8 and £ 15 per ton. One must treat the foreign shipowners in the same way. In practice, however, the foreigners are favoured. When the value of the ship and freight is less than the £ 8 and £ 15, the foreign owners (when they have no other vessels trading in English ports) will prefer to abandon. English tribunals may seize the ship causing the collision and realise same, but they cannot compel the foreign shipowners to pay out of their property on land, The latter have the right to elect in the manner proposed as a general rule in the draft-treaty of our Commission, art. I and IV. This is the rule which, in our opinion, must be adopted for collisions on the high seas.

We have observed, at the beginning of this study, that we would only deal with Liability in cases of Collision. This is because we agree that when there is a question of the obligations ex contractu of the captains, the position is different. In such a case, it must be admitted that there is agency. Those who contract with the captain know, or ought to know the nationality of his ship. They may inquire about the law of the flag of the ship and they may abstain from contracting with the captain if this law seems to them not to offer sufficient guarantees. The resolution of the Antwerp Conference of 1885 is in this direction (1).

---

(1) The powers of the captain to prsvide for the wants of the ship, to mortgage or to sell it, to enter into a bottomry bond are determined by the law of the flag, provided he conforms as to the form of the acts, either with the law of the flag, or with the law of the port where these operations are transacted.

FRANCE

FRENCH ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPORT

on a draft-treaty on Jurisdiction in collision cases

BY

MR. F. C. AUTRAN

ARTICLE I. An action for collision shall be brought exclusively at the option of the plaintiffs (master, ship-owner, passenger, loader, underwriter).

(A) Before the tribunal of the personal or commercial domicile of the owner of the defendant ship.

(B) When the defendant is a company, the action may be brought before the tribunal where the Company has its head-office.

(C) The tribunal having jurisdiction in the principal action, shall be equally competent to determine the counterclaim brought by the defendant against the plaintiff by reason of the same collision.

ART. II. The following shall also be competent to order inquiries, or provisional and conservatory measures:

1° The tribunal of the place where the collision occurred;

2° The tribunal of the first port where either the one or the other vessel has called after the collision;

3° Every port where, before the completion of the guarantee referred to in article...., the vessel of the defen-

dant may be seized according to the national law of the country where the vessel is against which a claim for collision is made.

ART. III. Every vessel may be compelled, even in the course of her voyage, to give bail for any claim, even when prospective only, arising from collision.

The authorities who allow the seizure or the parties opposing, may compel the plaintiff to give bail in order that the interested parties may have a guarantee for the damage which may result from the seizure or the parties opposing in case it would be held afterwards that this procedure was seriously in error.

ART. IV. Whatsoever be the place of collision and the nationality of the colliding ships, the civil liability of the shipowners is ruled by the law of the flag.

ART. V. After a collision, the owner of every vessel is entitled to have the value of the ship fixed as it was after the accident, by the magistrate of the first port where the vessel calls after the collision, as well as the value of the nett freight relating to the voyage during which the collision occurred.

When this valuation has been made, the owner has the right to present to the judge of his domicile a claim to limit his liability to the value of the ship and the freight, determined as stated above.

At the first summons of every party interested, the owner of the ship may be compelled to deposit guarantees, either up to the amount claimed by the plaintiff, or to the value of the ship and the freight determined as stated above.

ART. VI. The rights of all creditors of the owner of the ship found in fault in consequence of a collision, shall be strictly limited to the amount given as bail or deposited in consequence of a claim for limitation of liability, and

the bail, as well as the depositor of the funds if any money has been deposited, shall be duly freed by paying into the hands of the creditors who served a claim within the year following the accident and whose rights shall have been recognized by the shipowner or sanctioned by a definitive judicial decision.

ART. VII. If, when the above conservatory measures are asked, no action as to the facts themselves has yet been brought in, the magistrate to whom the request for conservatory measures is submitted may make it a term of his order that the plaintiff indicate to what Court he intends to submit the matter.

The same magistrate may also assign to the plaintiff, for the introduction of his action, a limit of time, after which the seizure, opposition or bail will be considered as being void and annulled.

Explanation of Motives.

ART. I, II, III. In the drafting of this text, we have based ourselves on the reasons which we have already explained in a former report on Jurisdiction in matters relating to a collision (1).

The principal idia which has influenced us is to multiply the tribunals with jurisdiction to take provisional, conservatory and urgent measures, — after the manner of a reference-tribunal — while all rights of the parties as to the principle or the cause itself are reserved. We on the other hand think that when it concerns a decision of the facts themselves, it is advisable to restrict as much as possible the number of the competent tribunals, in order to avoid the conflicts of law and jurisdiction, which

(1) See *Rev. intern. du Droit Maritime*, XIX, p. 135 ; Bullet. N° 21 of the *French Association of Mar. Law*, pp. 7 and follow.

always cause many expenses and delays and nevertheless sometimes lead to the impossibility of obtaining justice.

On account of the very fact that a vessel is a movable thing, it is very difficult to seize it. We have therefore followed the example given by the English law and the English practice to codify the usages which are, besides, adopted in all the principal ports, in order to provide guarantees for claims arising from a collision.

The deposit of bail imposed on the plaintiff is a precaution against claims which may turn out to be malâ fide. A party who although being wrong, acted bonâ fide, should indeed not be exposed to pay damages when the has simply lost his suit and when the action may be of a very delicate nature. The seizure of the ship alleged to be in fault was a precaution indispensable to safeguard his interests. On the other hand, the owner of the seized vessel may, in most cases, by means of a commission and with the cooperation of his underwriters,give bail to free his ship, all his rights being reserved.

Keeping in consideration the customary rules, we thought it best that giving bail should be the general practice and that the maintaining of the seizure should only be an exception. This is at any rate the general practice in England and in the most important ports.

ART. IV. The application of the law of the flag to the civil liability of the owners of the ship is but the application of this very principle formulated by the international private rule, viz, that the liability of the constituent must be ruled by the law of the place where the mandate was given. As to this, we can only refer to the explanations givin in the aforesaid work (Revue intern. de Droit Maritime, p. 156, Bull. Nr. 21, p. 28) and remember at the same time that to apply the law of the flag to the shipowner's liability is a desire often expressed in the

different international Congresses which took place these last years, and this theory is recommended by the most competent authors.

ART. V. After a collision a ship, whether or not in fault, needs nearly always repairs. The owner, who does not know whether legal proceedings will be taken against him, the issue of which remains in any case uncertain until it has been definitely settled, may thus hesitate to put the ship anew in a fit state when the increase of the value of the vessel would profit only creditors whose claims will only be put forward or validated after a delay more or less long.

The effect of the procedure which we propose would be to take, so to say, a photograph of the ship after the collision, in order to determine its exact value at that very moment, — which value combined with the freight forms the limit of the shipowners' liability on this Continent and in America, as woll in the United States as in Southern States.

This procedure which may be adopted, either at the request of a creditor. or even by authority, or when the shipowner thinks fit to have recourse to it, is inspired by the procedure now existing in England and in the United States, for the limitation of shipowners' liability.

ART. VI. The limitation of the rights of the creditors on the amounts deposed or given as bail and as representing the value of the ship as damaged with the freight in risk, is intended to prevent the abuses enumerated in the work we have already named (Revue intern. de Droit Maritime, XIX, p. 136, Bull. N° 21, de l'Assoc. Française de Droit Maritime, p. 8) and to prevent the owner of the ship in fault being exposed beyond the limits of his civil liability, owing to different actions introduced before the Courts of different countries and relating to the same collision.

ART. VII. In fixing a stated time for commencing the principal action, we desired to prevent a deposit of money or bail lasting indefinitely, such sums should not remain improductive at the will of a pretended creditor who is dilatory and to the prejudice of an eventual debtor who micht even be found to be not responsible.

These propositions we submit to the examination of our Colleagues of the French Association as a frame work of the proposals which they will have to submit to the next Amsterdam Conference.

F.-C. AUTRAN.

REPORT
on the draft-treaty on Limitation of Shipowners' Liability

submitted to the Amsterdam Conference, 1904.

The necessity for a limitation of the obligations and liabilities of shipowners, with reference to the acts af their captains, has been recognized a very long time. But the extent and method of the limitation is a question of supreme importance in maritime law which has lately been the subject of much discussion at the Congresses of Maritime Law Associations. As between the owner and the charterers, the question is generally avoided by special clauses in the bills of-lading, which exempt the shipowner from all liability towards the charterer for faults of the master and crew, but the question of liability is a always raised where the rights of third parties are involved, namely in case of collision.

This question of Shipowners' Liability was examined at the Antwerp Conference (1885) and at the Conference of Brussels (1888) and was again discussed at the Genoa Congress in 1892, at the Antwerp Conference 1898, at the London Conference 1899. The Conferences at Paris (1900) and at Hamburg (1902) devoted themselves chiefly to other matters; but at the Hamburg Conference, a commission was appointed for the purpose of preparing a new draft-treaty on the question of Shipowners' Liability which should take into consideration the resolutions already voted. The commission met at Antwerp at the end of September 1903 and settled the draft scheme which is

now submitted to the national Associations and is to be discussed at the next conference at Amsterdam.

Before examining the draft-treaty framed by the Antwerp Commission, attention may be called to three points : 1° the origin of this principle of limitation of the Shipowners' Liability, 2° the position of the matter in the different legislations, 3° the resolutions already proposed by International Congresses and Conferences.

A. — *Origin of the principle of limitation of Shipowners' Libiality.*

In the middle ages, the principle of the Roman law according to which the shipowner was held personally liable in full for the acts of the master, was modified by commercial custom, in consequence of the usages introduced by « the contract of command ». This mode of contract, which was frequently adopted at that time, consisted in entrusting to a seamen, or a merchant undertaking a voyage by sea, a stock of goods to trade with it. It was a rule that the person who supplied the goods could never be liable beyond, or lose more than, the value of the articles he had entrusted to the *commandatarius*. The principle of the contract of « command » or « seaman's venture », which has derived from the Roman peculium was also the origin of the partnership « en commandite simple » and also of the limitation of the shipowners' Liability. From the merchant, this rule was naturally exteneed to the shipowner in places where this contract of command was generally adopted. For it was soon recognized that the shipowner ought to be protected against acts of the master and crew, as he had in most cases no means of controlling them.

The first text in which the Liability of the Shipowner seems to have been limited is that of the « Consulat de la

mer », a collection of rules drawn up in the XIIIth and XIVth centuries, which embodies principally the customs ruling ln the Mediterranean Sea. It is stated there that when goods have been damaged by the fault of the master, the shipowners are not responsible beyond their interest in the ship (Consulat, Chapters CXXXXI and CLXXXII, Pardessus Us & Cout., II, pp. 155, 206). An ordinance of about the same period relating to the procedure before the Consuls of Valencia (1250) states that the shipowners are not bound by a loan effected in the course of the voyage when they have not given security for it, seeing that the captain may not, without a written proxy, pledge the property on land (de casa) of the shipowner.

It should be remarked that no provision of this kind is to be found in the old collections of laws, known as the Judgments of Oleron and laws of Wisby. It seems that in England the contract of command has been rarely put in practice. This is the reason perhaps, why England has always firmly maintained the principle of the personal liability of the shipowner according to the doctrine of the Roman law. But the customs of the Mediterranean penetrated to Holland and also to the trade of the Hanseatic Cities, which then had very close trading connections with Spain and Italy. An Hanseatic Decree of 1614, is in accordance with the provisions of the Consulat mentioned above & recognizes that the shipowners may discharge themselves from any liability for damage caused to the goods, by abandoning their interest in the ship.

After this, came our Decree of 1681 which read as follows : « Shipowners are responsible for the acts of the » master, but they are discharged by abandoning their » vessel and the freight ».

We will now examine the position in the legislations of the different countries.

B. — *Present position of the matter in the different Legislations*

A distinction must be drawn, as to this, between the obligations which result from the contracts of the captain, relating to the vessel and the carriage of the cargo, (1) and the liabililies arising from the faults of the captain and crew.

As to contracts entered into by the captain in the interest of the ship and the carriage of cargo, several maritime nations hold the owner responsible in full on his whole property, under the provisions of the common law. This is the English system and also the Spanish system (art. 586, 587, 590). But generally, it is admitted that the contracts of the captain as well as his faults and those of the crew, cannot impose an unlimited liability on the shipowner when he has not been personally concerned.

Then there is a second question : In cases where there is cause for limititing the liabilities of the shipowner or his responsibility, what should be the extent and the method of this limitation ?

There are three systems on this point :

First system. — In principle, the owner is personally liable for the acts of the captain and the crew as far as they concern the ship and the carriage of the cargo. But he has the option of freeing himself from liability by abandoning the ship and the freight. This is the old system of abandonment which our Code of Commerce has taken over from the Decree. This system has been adopted by all the Continental legislations, with the exception of Germany and the three Scandinavian States, Norway, Sweden and Danmark The system of abandonment has also been adopted by the Codes of South America.

(1) « Expedition ».

Second system. — The owner is not personally liable. The ships creditors can only proceed against the ship and the freight which form their sole security. This avoids all the questions which the option of abandonment may raise in practice, such as how may the option be exercised, up to what moment. This system, sanctioned in the German Code (art. 486) is also that of the three Scandinavian legislations (Swedish, Danish & Norwegian, art. 7) : it approximates to that of the United States (Law of the 24th June 1884). According to this latter law, the shipowner's liability is limited to the ship and the freight and he may always discharge himself from the claim by naming a person to represent the vessel.

Third system. — This in the English system : as a principle, the shipowner, like every other employer, is personally liable for the acts of the captain and the crew. But this liability of the owner is completely taken away, in some cases, and limited in other cases. With regard to charterers, in case of fire on board, or theft of valuables the shipowner is not liable. (Brit. Code Art. 502). Merchant shipping Act 1894. For other damage caused either on board of the vessel herself, or to another vessel, whether to cargo or to persons, the liability is limited in proportion to the presumed value *before the accident.* This presumed value is fixed at £ 8 per ton for damage to goods and at £ 15 for personal injury (Brit. Code, art. 500). In the English system, this absolving liability of £ 8 or £ 15 always exists, whatsoever may have happened to the vessel. Furthermore, this indemnity for damage may be claimed *for every distinct occasion of damage*, so that, when in one voyage there occur several accidents, the shipowner may be made liable far beyond the value of the ship and the freight. (See Verneaux. Unification du droit sur la responsabilité des propriétaires. Paris, Marchal. 1900).

C. — *International Congresses and Conferences.*

The international Congress, held at Brussels in 1888, proposed the following resolutions :

« ARTICLE 1. — The Shipowner is responsible for the
» acts of the captain and liable for the engagements entered
» into by him in the exercize of his functions. He is also
» liable for the acts of the crew and for the agents who
» represent him during the exercise of their respective
» functions. He may in all cases free himself from this
» liability, even as regards the State and the Public Autho-
» rities, by abandoning the ship and the freight or their
» value, at the end of the voyage during which the obliga-
» tion has arisen. This option of abandonment also exists
» in the case where the shipowner's liability arises from
» non execution or from incomplete or wrong execution of
» a contract entered into by himself, provided the execu-
» tion of the contract falls within the functions of the
» captain. The term «freight» applies to the passage-money
» and indemnities to which the ship is entitled, namely
» for collision, salvage, generale average. The abandon-
» ment does not include the shipownere right of recourse
» against his underwriter. If abandonment is made, the
» owner must abandon besides the ship, a sum which
» represent the depreciation which has occurred since the
» end of the voyage. The freight to be abandoned is the
» gross freight due for the voyage during which the obli-
» gation arose, but less a deduction of the wages and
» supplies of the crew relating to this voyage.

» ART. 2. — On the same conditions, the owner may
» free himself from all expenses of removal of wreck in
» case of loss of the ship in inland waters, docks, ports or
» in berth.

» ART. 3. — The shipowner is entitled by abandonment

» to discharge himself from the liabilities resulting from
» the pilots' faults. Abandonment of ship and freight is
» also a discharge from liabilities arising from towage. »

Another Congress on maritime law was held at Genoa in 1892. That Congress, following the principle of the German code, adopted the following propositions on the question of Liability :

« I. — Every ship is a moral person having a responsibility limited to the aggregate amount of his estate. The indemnity of insurance is a part of this estate...

3. — When the vessel is not in position to satisfy her obligations, the owner is bound to lay before the maritime Court of the place where the vessel is registered, a statement of the ship's debts and credits, so that its affairs may be adjusted in accordance with the law of that place. The Court calls together the creditors for the appointment of a liquidator. Liquidation may be claimed by any creditor of the vessel». (Revue de M. Autran, XIII, p. 498).

The International Maritime Committee, which met at Brussels in 1897, while placing on its agenda several questions relating to Collision, decided that the question of liability of shipowners should be again taken up and examined.

In the Conference which was held in the following year 1898 at Antwerp, this question of Shipowners Liability was again put before the meeting and discussed. Mr. Owen warmly defended the English system, but several English Shipowners demanded the adoption of the Continental system. No resolution was taken and the question was adjourned to the London Conterence, in 1899.

The question of limitation of shipowners' Liability, was the principal matter discussed at the London Conference in July 1899. It was examined especially from the point of

view of collision. The questions for discussion were in the following terms :

1. Should there be no personal responsibility, and should the only recourse given to creditors be against the ship by which the damage was done and her accessories (German system) ?

2. Should there be personal responsibility, but only until the shipowner has surrendered the ship by which the damage was done and her accessories to the creditors (French system) ?

3. Should there be personal responsibility, but limited in amount by a sum of money representing the value or assumed value of the ship by which the damage was done (English system) ?

4. To what claims should the absence or limitation of responsability apply ?

(*a*) Damage done by ship to another ship and its cargo?
(*b*) Personal injury or loss of life on another ship ?
(*c*) Damage done to piers, quays, and fixed objets ?
(*d*) Damage done to its own cargo by bad navigation?
(*e*) » » » » by unseaworthiness ?
(*f*) » » » » by bad stowage ?
(*g*) » » to its own passengers and their luggage ?
(*h*) » » to its own master and crew ?
(*i*) To claims for wages.
(*j*) As between tug and tow.

5. If ship and accessories are seized (German system) or surrendered (French system), are the accessories to include :

(*a*) Gross or net freight ?
(*b*) Remuneration accruing for salvage services ?
(*c*) Contribution in general average ?
(*d*) Insurance money payable by underwriters on partial loss ?
(*e*) Ditto on total loss ?

6. If French system adopted, how and when is ship to be surrendered and her value estimated ?

After three days discussion, the Conference only voted the following resolutions :

« This Conference recommends for universal legislative
» adoption the following rule in cases of loss of, or damage
» to, property arising from improper navigation, whether
» such property be afloat or ashore. The shipowner shall
» be permitted at his option to discharge his liability (*a*)
» either by abandoning ship and freight, (*b*) or by paying
» a sum of money calculated upon the tonnage of the ship.

» This resolution has no reference to claims for loss of
» life or personal injury.

» That this Conference, having regard to the resolutions
» passed here and at Antwerp, records its sense of the
» great inconvenience and frequent injustice resulting
» from the diversities of other maritime laws of the nations
» regarding the consequenses of collision at sea and the
» responsibilities of shipowners in relation thereto; and it
» heartily supports the suggestion of the Chamber of
» Shipping of the United Kingdom, to the effect that Her
» Majesty's Covernment be invited to institute a full en-
» quiry into the whole subject, and recommends all its
» members to bring the matter to the attention of their
» respective Governments.

» That the officers of the Conference be instructed to
» bring the resolutions to the notices of their respective
» Governments.

After the London Conference, Mr. Mc Arthur, member of the House of Commons, brought in a Bill, providing different remedies for collisions between English ships and collisions between an English ship and a foreign vessel, in the first case maintaining the English system, but, in the second case, giving to the owner of the ship liable for

the collision whether English or foreign, the right of option adopted by the London Conference of fixing the limit of liability, — either at the value of the ship after the event from which this liability arose and the full freight, — or at the figure fixed by the English law.

This proposal was rejected on second reading by the House of Commons on March 21st 1900. It was rightly observed that when endeavouring to introduce an uniform legislation on the question of Shipowners' Liability, it would be a contradiction to have a special law for litigation between Englishmen. It was added that it was a principle of British law that all ships, either English or foreign, should be subject to the same law.

The Paris Conference (1900) considered specially the questions of Collision and Salvage at sea. But at the opening of the conference, a discussion took place as to the London resolution on the question of Shipowners' Liability and the rejection of Mr. Mc Arthur's Bill. The London resolution was defended by M. Hindenburg (Denmark) by Sir John Glover, an eminent member of the Chamber of Shipping. But Lord Alverstone (who is now Lord Chief Justice of England) declared himself in favour of an uniform international law, wich should fix a certain amount of liability per ton, according to the English system, and Mr. Douglas Owen spoke to the same effect.

The last Csnference met at Hamburg (September 1902) and had to discuss especially : 1° a draft of international Code on Collisions, 2° a draft-treaty of uniform law on Salvage at sea, 3° rules of Jurisdiction in Collission Cases, either between foreign vessels, or between a national vessel and a foreign ship. The question of Shipowners' Liability had therefore for the time to be put aside. But at the opening of the Conference, Mr. Gütschow, Secretary of the Hamburg Chamber of Commerce, raised the

question anew by proposing on the question a theory with regard to Shipowners' liability which would destroy entirely the London resolutions. According to Mr. Gütschow, the Liability of the Shipowner for a Collision should be completely taken away. The injured parties could always cover themselves by insurance, and this is sufficient. Mr. Gütschow reminded the meeting that in principle, according to the provisions of art. 831 of the German Civil Code, a principal is not liable for the faults of his agent when no fault can be imputed to him in his choice of that agent or in the instructions which be has given him. The same rhule should be applied to Shipowners : in this way, litigation for Collision should be largely avoided.

But this thesis of Mr. Gütschow was energetically opposed by Dr. Sieveking, president of the Hamburg Conference, by Sir John Glover and others. It was rejected nearly unanimously, with the exception of the German members, who voted in its favour by 7 votes to 3. On the proposition of Dr. Sieveking, the Permanent Bureau of the International Maritime Committee was requested to nominate a special Commission whose duty it would be to prepare a draft of international treaty with regard to Shipowners' Liability, on the basis of the resolution adapted by way of compromise in London.

This Commission, presided over by Mr. Ch. Le Jeune, and composed of MM. C. D. Asser, Louis Franck, Sir John Glover, Sir John Gray Hill, President Martin, E. Rahusen, Dr. Alfr. Sieveking, Dr. Chas Stubbs and M. R. Verneaux, met at Antwerp at the end of September 1903 and settled the following draft-treaty which, after having been examined by the various national Associations, will be discussed at the Amsterdam Conference, in 1904.

D. — *Draft treaty on the Limitation of the Shipowners' Liability*

ART. 1. — When the owner of a ship is held responsible according to the law of the country for the acts of the master and crew or for the engagements entered into by the master in virtue of his legal capacity, his liability is for each voyage limited :

a) To the ship or its value at the end of the voyage, at the option of the owner.

b) To the net freight for the voyage until its termination.

c) To the indemnities due to the owner for general average, collision or other damage suffered by the ship during the voyage, subject to deduction of the expences incurred in putting the ship in a fit state to complete the voyage.

The right of the creditors does not include the claim of the owner against the insurer.

By net freight is meant the gross freight and passage money even if paid in advance, deduction being made of the charges which are proper to the same.

The voyage will be considered ended after final discharge of the goods and passengers happening to be on board the ship and shown on the manifest at the moment when the obligation has arisen and in case of successive obligations after final discharge of the whole of the goods and passengers happening to be on board at the moment both of the one and of the other event.

If the ship carries neither goods nor passengers the voyage will be considered ended at the first port it puts into or at the particular port where it happens to be.

ART. 2. — If the owner elects for the abandonment of the ship and does not carry this into effect until some time after the end of the voyage, he is only freed up to the amount of the value of the ship at the moment of the

abandonment and he remains bound for the difference between this value and that which the ship had at the end of the voyage.

ART. 3. — In the case provided for in articte 2 and to provide for the case where the owner elects so far as concerns te ship, for the payment of its value at the end of the voyage, the valuation may at every time after the end of the voyage be judicially fixed by proceedings taken after due notice to the other side at the demand of the party who is the most diligent.

ART. 4. – The owner has the right to substitute for the modes of abtaining freedom from liability provided in article 1, payment of an indemnity limited for each voyage to £ 8. sterling per ton of the gross tonnage of his ship.

ART. 5. — If there exists a priority of lien upon the ship or upon the freight in favour of creditors in respect of whom limitation of liability is not admitted the owner of the ship will be personally bound to make up in specie to the extent of the sums first collected by such creditors, the amount forming the limit of his liability.

ART. 6. — The limitation of liability determined according to the preceding articles will be applicable to contracts concluded even by the owner of the ship, so far as their execution lies within the legal duties of the master without is having cause to distinguish if the breach of these contracts is due to a member af the crew or not, the case of personal fault of the owner alone excepted. It applies also to damage caused to dykes, quays and other fixed objects as well as to the removal of wrecks. It is not admitted for the wages of master and crew.

When according to the laws applicable, the limitation of liability for damage to property is different from that for personal injury, the present treaty shall only have effect so far as concerns damage to property.

E. — *Remarks on the draft-treaty*

In our report to the Frensch Association, without going into criticisms of wording or questions of secundary importance, we shall only examine the draft-treaty in its broad general lines.

I. — First at all, it must be remarked that the draft-treaty limits the Shipowner's Liability, not only as regards the acts of the captain and crew, but also with reference to the engagements entered into by the captain in virtue of his legal capacity (See art. 1.).

This is the system of our Code of Commerce (art. 216), that of the German Code (art. 486-754) and of all European legislations in general, with the exception of the Spanish Code (art. 587). The same principle was adopted by the Congress of Brussels 1888 and seems also to result from the resolutions of the Congress of Genoa in 1892. But it is otherwise in the British law. According to this latter, the shipowner is liable in full on the contracts made by the captain within the limits of his legal capacity and this liability is only limited for wrongs and damages caused by the captain and crew (Maclachlan, Treatise in the Law of Merchant Shipping, Edit. 1876, pp. 110-123).

It must also not be forgotten that at the London Conference, this question of limitation of Shipowners Liabllity was specially discussed with reference to collisions. The London resolution of 1899 therefore only applies to torts and damages caused by the act of the captain or crew, and it seems to us that the Antwerp drafting Commission has gone out of the limits laid down by the Hamburg resolution by extending the London even to the contracts of the captain.

We cannot however blame the committee for it. Though they were not entitled to go counter to the resolutions passed at London, they were not forbidden to enlarge the

field of discussion and to consider not only torts and damages resulting from the acts of the captain and crew, but also the scope of the contracts of the captain.

This is a question of paramount interest for the international maritime trade.

If this question is put, one will have to choose between the English system and that of the limited liability, which latter is adopted nearly everywhere.

Our former article 216, as well as the Decree, only referred to the *acts of the master*. Thereon arose the question whether this provision applied to the *engagements* entered into by the masters. This question was raised at the instance of the shipowners and was resolved in the affirmative in France by the law of 1841, which modified the text of art. 216. Since that time, the Englisch system has found an advocate among us. In a pamphlet published in 1868, « *La Marine Marchande et son Avenir* » a professor at the Faculté de Droit of Paris, Mr. Léveillé, upheld the English system, on the ground that it affords better protection to the credit of the captain and that of the shipowner.

But this opinion of Mr. Léveillé has not found favour on our Continent. The most recent maritime Codes, — with the exception of the Spanish, Peruvian, Bresilian and Mexican, — have all thought it prudent to protect the shipowners against the obligations contracted by the captain in his legal capacity without special authority from the owner.

II. — As regards the real liability of the shipowner for faults and damages, the draft-treaty applies the limitation, not only to the acts of the captain and crew, but even to facts, whether of a member of the crew *or not*, provided that such acts are within the legal capacity of the captain and that there be no personal fault on the owners' side.

So, for instance, for stowage which is performed, not by the owner, but by his agent, the shipowner will have the benefit of the limitation of liability, as stowage is within the legal capacity of the captain. The same rule will apply to all acts of the same kind performed by a consignee or any other agent.

The wording adopted by the commission, which is in accordance with the resolution adopted at Brussels in 1888 (art. 1) might be made still more general. The Scandinavian Codes (art. 8) apply the limitation of liability to all damages caused by a *person who, although not belonging to the crew, performs any duty in the service of the vessel*, which includes the pilot. In France, according to the jurisprudence, the owner is responsible for the pilot, even when he is a compulsory pilst. But in England, the owner is not responsible for the fault of a compulsory pilot. The German Code contains the same provision. (art. 738).

The shipowner is never allowed by abandonment to free himself from liability either for his engagements, or for his faults. But one may ask whether the limitation of liability should not be extended to the hidden defects of the vessel.

III. — What is the mode of limitation proposed ?

According to the London resolution, the Antwerp commission allows to the shipowner as a mode of discharge, the right of option between the payment of a fixed sum and the abandonment of the ship and freight. If the question were still *res integra*, the solution adopted by way of compromise at the London Conference, would certainly be open to critism. Theoretically, indeed, it seems a contradiction to establish a right of option between two modes of discharge which are derived from two systems opposed to each other ; for the English system refers to the presumed value of the vessel *before the accident, a priori*, whilst the continental system considers the value of the ship

after the accident, a posteriori. But we can not be perpetually bringing up again in discussion questions which have already been decided. If we wish to go ahead, we must not track back.

IV. — How shall the right of option given to the shipowner, be exercised ?

The option only belongs to the owner, not to the creditors. How will the action of the creditors proceed before the shipowner has made use of this option ? Are they only to have an action *in rem* against the ship and freight, according to the German system, or are they to have, in principle, according to the French system, an action *in personam* against the shipowner, reserving to him the right to abandon or to pay a sum of money? The wording adopted by the Antwerp commission is not clear as to this. If we were to keep to art. I limiting the right of recourse to ship and freight, one might think that the commission have given a preference to the German system ; but a little farther, in art. 2. we remark that mention is made of abandonment.

If there is abandonment, in what form should it be made? Up to what time may it be made ? What are the effects of of abandonment made to one creditor, or to all creditors ?

The proposed revision of our « Livre II », drawn up in 1847, provided for these several matters. The same questions have been decided by the Italian Code. This latter makes a distinction between abandonment made to one creditor or made to all (articles 492 and following). The draft-treaty does not touch any of these questions. But, perhaps, it will be said that these questions are of secondary importance and that their solution must be left to the national law of each State.

V. — In virtue of his right of option, the owner may

discharge his liability, either by payment of a fixed sum, or by abandonment of the ship and freight.

For a discharge by paying a fixed sum, the draft-treaty adopts the rate of £. 8 per ton register, which is fixed by English law for damage to goods.

A rule so inflexible, which makes no distinction between the various classes of vessels, is open to criticism. This rate of 8 £. which may seem excessive for an old sailing vessel, may seem toa small for a big packet-boat.

Article 3 gives occasion for another remark. It fixes the rate of 8 £. for *each voyage*. According to the English law, as we stated already, the liability is fixed in respect of *each distinct accident*. The draft-treaty of the Antwerp commission thus modifies appreciably the liability which is admitted at present in England.

VI. — When in exercise of his right of option, the ship-owner abandons ship and freight, this gives rise to several questions, both as regards the ship, and also the freight.

We will first speak of the *ship*. The draft-treaty provides that the owner may abandon the ship or pay her value. Our article 216 only mentions the abandonment of the ship. But in practice instead of actual abandonment of the ship payment is made of her value. A debtor in respect of a tangible object must be allowed to pay its value. The Congress of Brussels, in 1888, allowed the owner to offer the ship's value, in lieu of the ship herself.

But what is the point of time at which the state of the ship, or the amount of her value, is to be determined ?

As to this, the most simple idea which first presents itself to the mind is the following. The abandonment is a partial cession of property. It must therefore be determined as to the ship and the freight, by their value *at the time of the abandonment*. There is no need to inquire into the origin of the debt, or to say to what voyage it relates. All

the creditors will claim concurrently upon the ship and the freight. It is however equitable that the creditors of the last voyage should have a priority over the previous creditors, as far, at least, as these are not privileged ; because, in practice, the debts are settled at the end of each voyage and the creditors of the last voyage are entitled to presume that there remained no old debts.

But this idea however simple, has not prevailed. A much more complicated idea has prevailed, namely that there should be special fund available, for each voyage, to which the creditors of such voyage should resort. This idea, which is borrowed from the German code, is the basis of the system proposed by the Antwerp Commission. In this same correction several dates have been proposed for fixing the valuation of the ship.

1st system. The state of the ship or the amount of her value at the beginning of the voyage, or *before the accident.* This idea is the basis of the English system.

2nd system. The state of the vessel after the casualty : e. s., in case of collision the value of the ship immediately after the collision. That is the system which the French Association adopted in 1898 on the proposal of Mr. Autran (Revue int. Mar., XII, 625, XIII 734; XIX 132 and foll.)

3rd system. The value of the ship at the *end of the voyage* (Lyon-Caen et Renault, Droit Maritime, I, nr 24),

This last solution is that which is proposed by the Antwerp commission. The draft-treaty takes as a basis the value of the ship at *the end of the voyage to which the debt attaches.* Each voyage thus forms a special undertaking which has its special debts and credits : it is at the end of the voyage that the rights of the creditors are generally regulated and it is then that they must be determined.

Does this mean that, if immediately after a collision the party who has suffered damage enforces his rights by

seizing the vessel before the end of the voyage, and before her arrival at her destination, no account should be taken of the value of the ship at the moment where proceedings were started ? Ought not the owner to be allowed to settle his business matters when he thinks fit ?

Articles 2 and 3 do not provide for that case, but they provide for the case where abandonment is made subsequently *to the end of the voyage.* This may for instance, happen when abandonment is made on account of a judgment given against the ship for collision. Actions for collision are often not concluded till after long proceedings. The ship which caused the collision, is not obliged to remain inactive after her arrival at her destination during the pendency of the proceedings. She continues to make voyages. When later on sentence is given against the ship, the proprietor may be allowed to abandon. But how will matters be regulated in that case ? If, by continuing her voyages, the vessel is lost, may the owner discharge his liability under the judgment given against him by abandoning what remains at that moment from his vessel : a derelict or mere wreck ? It is not thought equitable that the delay which might take place in the judicial determination of the indemnity due to the damaged vessel, should prejudice the latter. — So, the draft-treaty decides that the owner shall always be liable for the value of the ship at the end of the voyage on which the collision take place. But there still remains a difficulty. How will it be possible to fix the value of the ship *at the end of the voyage* if no valuation has been made at that time ? We must suppose that the creditor, anxious to protect his interests, will not allow the vessel to undertake another voyage without having had her value fixed as between him her owner.

VII. — We have considered the question as regards

the ship. We will now speak of the freight which belongs to the creditors ?

On this point, several systems have been proposed.

In Germany, the rights of the ship's creditors extend to the freight of the voyage during which the debt has arisen (art. 756 of German Code). The value of the security is thus determined for each voyage. The same system was admitted, with reference to abandonment of the freight, by the project of the French Commission, in 1867, which revised Chapter II of our Code of Commerce. In the recital of Motives, it was stated that the abandonment must include *all the freight relating to the voyage during wich the obligation has arisen.*

Decisions of the Court have added to this freight all the freights earned up to the time of the abandonment. (Court of St-Nazaire, 22 March 1889, Rec. de Marseille, 1889, p. 55 ; Antwerp, 23rd July 1892, Revue intern. Maritime, VIII, p. 131 ; Antwerp, 30th January 1903, Rev. int. mar. XVIII, p. 720).

But generally, it is held, in France, that the freight to be included in the abandonment is merely *the freight pending* viz, that in course of being earned at the time of the abandonment. This latter system has the advantage of getting rid of the complications which might be raised by the abandonment of the freight running at the time where the obligation has arisen, — complications which would necessarily arise if abandonment, instead of beinh made to one creditor, is made to all the creditors collectively, for debts which may relate to different voyages. MM. Lyon-Caen & Renault who, as regards abandonment of the ship, think that regard should be had to the state of the vessel at the end of the voyage to which the obligation attaches, admit that, as regards the freight, the abandonment should

only include the *freight running*, that is to say the freight running at the moment when the abandonment is effected.

It is indisputable that this system would avoid many complications when abandonment is made to several creditors whose claims refer to different voyages. But in such a case, the same difficulties arise as regards the ship. If as regards the ship, one is not to look merely to the state of the ship at the time of the abandonment, why then should then abandonment as regards freight extend to the freight running at the time of the abandonment? Is it not inconsistent to regulate the abandonment of the ship differently from that of the freight? If we are not to consider the abandonment as a mere cession of property effected on the basis of the state of the things at the time of abandonment, is it not reasonable to bring abandonment of the ship and of the freight under the same rule, thus treating both the ship and the freight together as regards the creditors of the voyage during which the obligation arises — as forming for each voyage a limited liability fund for their benefit?

This latter system is that which has been adopted by the Antwerp Commission. The liability is, for each voyage, limited to the freight earned up to its termination.

VIII. — The abandonment of the freight raises another question. Is the freight due from the owner, the gross or only the net freight? The draft of the Antwerp Commission, like that proposed by the Brussels Conference 1888, only obliges the owner to abandon the net freight.

This system is very recent. Nothing about it is to be found in our old authors, nor in Valin, nor in Emerigon. It seems that the authors of our Code of Commerce had not the slightest suspicion of it. There was also no question of it in 1841 or in 1885, when the art 216 of the Frensch Code was modified. The project drawn up in 1867 for the

revision of Book II, did not make any distinction between net and gross freight. It merely declared that abandonment must the made of the freight received or to be received.

The limitation of the abandonment to the net freight is declared to be based on the ground that only the net freight represents the shipowner's profit (See Denisse, *Du Fret*, p. 54), or on the ground that as the creditors have the right to claim from the owner the payment of the expenses of navigation, the shipowner should be liable with regard to his property on land if he could deduct them from the freight. (Lyon-Caen & Renault, *Droit Mar.* N° 233).

We may answer that these objections are based on an incorrect idea of the reasons for which the freight has been included in the abandonment together will the ship. This is not because it represents a *profit*, but because it is the accessory and as it were the product of the vessel, and it compensates to a certain extent for her deterioration. It is for this reason, that it, as well as the ship, is specially appropriated to the wages of the seamen (art. 271). It is for this same reason that when freight could not be covered by insurance, it had in France to be included in the abandonment of the ship (late art. 386). It does not matter that the owner who abandons freight has to pay the expenses of navigation. There are expenses which he cannot recover because he engaged them in the venture exposed by himself to the risks of the sea, a venture which belongs entirely to the creditors of the ship. This was well pointed out by our Court of Cassation, which refused to limit the privilege of the seamen on the freight to the net freight. « The sums which the owner may have expended, says this Court, have gone into his maritime venture like the ship on behalf of which they were paid, and they are,

like the ship herself, a part of that which the owner exposed to risk, and they follow the fate of the venture » (Judgment of 18th May 1870, Dalloz, 70. I. 326).

Moroever, how should the net freight be calculated? The Brussels project (1888) only deducted from the freight the wages and supplies for the crew. The Antwerp wording has adopted a much more comprehensive disposition : « By net freight is meant the gross freight and passage money even if paid in advance, ***deduction being made of the charges which are proper to the same.*** » But wat are exactly these charges proper to the freight ? Would it not be necessary to bring into account here, not only the supplies and wages of the crew, but also all expenses of fitting out with interest, all charges and duties payable for navigation, pilotage, towage, finally a sinking fund for the value of the materials ? Such an account cannot be made out by a Court. It would have to be submitted to arbitrators, who would have to make out a complicated statement which would give rise to a series of disputes, just as an average-adjustment. — Is such a system practical and in accordance with interests of maritime trade?

The German Code has decided expressly that the right of the creditors exists on the gross freight (Bruttofracht) of the voyage to which the debt relates (Art. 576). The question whether the right of the creditors should be limited to the net freight, was raised at the conferences of Hambourg. where the German Code was prepared, and the system of the net freight was rejected, not only because the liquidation of the freight would always involve much costs and difficulties, but also because the gross freight represents in reality the maritime venture.

This very principle was adopted in the work of preparation for the Scandinavian Codes. (Note of M. Beauchet, *Lois Maritimes scandinaves*, p. 7).

The provision of the Antwerp treaty, limiting the abandonment to the net freight, raises thus most serious difficulties which the French Association will have to consider.

IX. — It is surely for good reason that the Antwerp-treaty includes in the abandonment even the freight paid in advance. By having the freight paid in advance, the shipowner can not withdraw it from the creditors. But would it not be advisable to add that the freight received will only belong to the creditors when it has been really earned by the completion of the voyage ? (This has been so decided in the United States, See *Revue int. Maritime*, XVIII. p. 571). If the agreement made between the shipowner and the charterer cannot prejudice the creditors, it seems equitable that they should not gain an advantage from it.

X. — Under the draft-treaty, besides the ship and the freight, the amounts allocated to the ship for general-avarage, collision, or other damages suffered by the vessel, must be abandoned. This is quite reasonable provided that those indemnities do not do more than compensate for the damages suffered by the ship and are as it were absorbed in her (German Code, art. 775). The treaty adds : « subject to deduction of the expenses incurred in putting the ship in a fit state to complete the voyage ». Here doubtless provision was made for the case where, in course of the voyage and after the vessel had suffered damage the owner has repaired and restored the vessel to a fit state to complete the voyage. If the amount of the indemnity due to the ship for collision is assigned to the creditors it is thought equitable to allow the owner to deduct for the new expenses incurred by him during the voyage for repairing the damages resulting from the collision and without which repairs the ship would have been unable to earn her freight. If this provision is adopted, it

should also be applied to indemnities allowed for loss of freight.

XI. The treaty reserves to the shipowner the benefit of any insurance he has made. Insurance is a special and distinct contract. The owner pays the cost of it in the premium, for which the creditors are not liable. Nevertheless, the Genoa Congres (1892), as stated above, came to a contrary conclusion ; considering the ship as a legal being, it assigned the insurance to her.

XII. — The wording adopted by the Commission does not decide a question which is now being raised in several countries with reference to bounties allowed to navigation. Should these bounties be included in the abandonment of the ship? MM. Lyon-Caen and Renault have answered in the affirmative, on the ground that these bounties may be considered as a *product of the ship*. But this question is a very delicate one and the solution depends on the conditions on which these bounties are allowed, so that an international rule as to this is impossible.

XIII. — As the rights of the creditors are settled for each voyage, the voyage itself should be determined. That is the object of the last paragraph of art. I. The principle which is suggested is that the end of the voyage is determined by the complete discharge of the cargo. But the treaty provides for two possibilities : 1° where a single obligation is contracted during the voyage ; 2° where successive obligations arose. For instance, a vessel leaves Hamburg for Bordeaux, but calls at Havre where it discharges part of the cargo. The plaintiff Shipowner may then claim the whole freight earned from Hamburg to Bordeaux as total discharge only took place at Bordeaux. But then, there is a second possibility. When sailing from Havre to Bordeaux, the ship causes a second collision, and then there is a complete difference. If we understand

aright the somewhat obscure wording of art. 1, each plaintiff would only have a right against the freight of the goods actually *on board at the time of the collision*. Would it not be better to decide simply that, as the final discharge was only effected at Bordeaux, there has been really but one voyage and consequently but one freight liable to two successive obligations ?

XIV. — Art. 5 contains a provision requiring some explanation. Will the ship's creditors to whom ship and freight have been abandoned, be prejudiced by privileges which other creditors may have on the schip and the freight for other claims which have no reference to maritime trade ? The German Code (art. 776) always gives the preference to the ships creditors. One may say that, in consequence of the abandonment, a sort of separation of properties takes place. The draft of the Commission seems to offer a better solution, in merely compelling the owner to make up the amounts deducted previously by the non maritime creditors to the value of the vessel and freight which must remain the special guarantee of the maritime creditors. This amounts to saying that the maritime venture may not be depreciated in favour of the land venture.

XV. — The limitation of liability does not apply to wages and salaries of the members of the crew. These are often engaged by the owner. In any case, this is a debt which must be specially protected. Nearly all legislations refuse to limit the liability of the owner as regards the wages and salaries of the crew. But seamen who are engaged on terms of sharing in the freight or in the fishing, can clearly exercise their rights only against the freight or on the produce of the fishery.

XVI. — The last article of the draft-treaty says : « When, according to the laws applicable, the limitation of the liability for damage to property is different from that for

personal injury, the present treaty shall only have effect so far as concerns damage to property ».

This article alludes to the English law. As we have stated, according to English law, the limit of liability is fixed at 8 £ per ton for damages to property and at 15 £ per ton for personal injuries.

In our Code of Commerce, on the contrary, and in most of the other legislations, the liability of the shipowner is limited for personal injuries in the same manner as for damages to goods. It happens thus, which may seem unjust, that in case of a collision by fault of the captain, which causes the death of numerous victims, the owner of the ship in fould may liberate himself towards the relatives of the deceased by abandoning a vessel which has ceased to exist.

The resolution passed at London, 1899, reserved the question of personal injury and the Antwerp draft-treaty has thought fit to imitate this reserve. The result would be that on this most important point, no attempt would be made for the present to establish an uniform law.

Why shouldt wo systems of legislation be admitted, one limiting liability for personal damages as for damages to property, another making a distinction between damages to goods and personal injuries? If there is a point on which uniformity of laws is most desirable, is it not that of the liability for personal injuries? Is it just that in case of loss of a packet-boat by the fault of the captain, the relatives of the victims be barred from all indemnity if this ship happens to be French or German, whilst they might claim an indemnity if this boat was English? Is not an international rule on this subject one of those which must be the most urgently insisted on?

In a draft of revision of Book II of our Code of Commerce, submitted at the present moment to the French

Association. M. Delarue, advocate at Paris and member of the Association, proposes that in case of abandonment after a collision or other accident causing death or personal injury, the owner should be always compelled to add to the value of the property abandonned a sum sufficient to make up a capital of 125 francs per gross ton, which should be applicable for the satisfaction of the judgment pronounced in favour of the victims or their representatives.

This proposition, which would combine the English system with the Continental law, deserves to be considered.



In consequence of the preceding remarks, the Association will have to examine specially the following questions :

1° Should the liability of the shipowners be limited with reference to the engagements entered into by the captain relating to the ship and the carriage of cargo. (See obs. I).

2° With regards to the liability of the owners for torts and damages, should the limitation of shipowners' Liability be applied not only in respect of the acts of the captain and the crew, but also in respect of the acts of all persons having acted independently of the owners, but within the limits of the legal capacity of the captain or for the service of the vessel, for the hidden defects of the vessel ? (See obs. II).

3° As to the mode of discharge, should an option be left to the owners between the payment of a fixed sum and the abandonment of the ship, or her value, and the freight ? (See obs. III).

4° How should the creditors proceed before the shipowner makes his option ? by way of action in rem ? (German system) or by action *in personam* (French system) ? In

this latter case, how and in what form should abandonment be made ? (See obs. IV).

5° In case of option for a fixed sum, should the uniform rate of 8 £ be admitted per gross ton and for each voyage ? (See obs. V).

6° At what point of time are the state and the value of the ship to be determined ? (See obs. VI).

7° As regards the freight assigned to the creditor, must it be that of the voyage to which the debt relates, or the freight running at the time of the abandonment ? (See obs. VII).

8° Definition of the voyage (See obs. XIII).

9° As regards the freight which is paid in advance, does it belong to the creditors ? (See obs. IX)

10° Are creditors entitled to the gross freight or to the net freight only? (See obs. VIII).

11° What indemnities should belong to the creditors besides the ship and the freight? (See obs. X).

12° Are creditors entitled to the indemnity of insurance? or to the bounties of navigation ? (See obs. XI-XII).

13° How should the ranking of the maritime debts and non maritime debts, be regulated? (See obs. XIV).

14° Sould limitation of liability apply to the wages and hire of the crew? (See obs. XV).

15° Sould the question of liability for personal injury be dealt with? (See obs. XVI).

L. DE VALROGER.

FRENCH ASSOCIATION
OF MARITIME LAW

Draft-treaty on Shipowners' Liability

BY THE FRANCH ASSOCIATION

FRENCH ASSOCIATION
OF MARITIME LAW

Draft-treaty on Shipowners' Liability

BY THE FRANCH ASSOCIATION

ART. I. — The schipowner is not personally liable, but only with his ship and her accessories relating to the voyage :

1° for the acts of the captain, of the crew, or of any other person assisting the captain in the service of the ship ;

2° for the execution of the contracts within the legal attributions of the captain and passed, either by himself or in his name by any other person, even by the owner of the ship;

3° for the state of the ship, as to latent defaults, when all care has been taken to keep the ship in a seaworthy state in every respect;

ART. 2. — In the application of the preceding provision, the accessories of the ship include :

1° The gross amount of freight and of the passage money, even if paid in advance, under deduction however of the expenses relating to the carriage of the goods (relatives à l'expédition) ;

2° The amounts due or paid for contribution to general average, for assistance- or salvage-indemnity, or for repairing any damages.

The indemnities due or paid in virtue of insurance-contracts are not considered as accessories of the ship;

ART. 3. — The owner of the ship may pay, in lieu of the ship, her value at the end of the voyage, or the amount of her auction-value in case of compulsory sale before the end of the voyage.

ART. 4 — In all cases, the shipowner has the faculty to free the ship and accessories by paying an indemnity, limited, for each voyage, to £ 8 per ton on the tonnage of his ship.

ART. 5. — The above provisions apply to the liabilities for damages caused to property of any description whatever.

They apply to the liabilities correlative to the obligation of removing the wreck in case of stranding,

They do not apply to the obligation of paying the wages of the captain and crew, wich obligation is deemed personal to the shipowner.

* * *

NOTA. — The French Association expresses further the desire that where there are personal injuries, causing death of persons or wounds, and resulting from faults for which the ship is responsible, the shipowner be bound to a special additional liability towards the victims (for instance, of £ 7 per gross ton).

FRENCH ASSOCIATION OF MARITIME LAW

Draft treatry on Jurisdiction in Collision Cases

BY THE FRENCH ASSOCIATION.

ART. 1. — Will have exclusively competence, at the plaintiff's option,to judge any principal action for collision :

1°. The tribunal of the personal or commercial domicile of the owner of the defendant ship ;

2°. The tribunal of the port of registration of the same ship.

ART. 2. — Besides these tribunals, the following will have jurisdiction, but only to order inquiries of instruction, or provisional and conservatory measures :

1°. The tribunal of the place of collision :

2°. The tribunal of the first port where one of the colliding vessels has called, after the collision ;

3°. The tribunal of the place where the defendant ship is seized.

ART. 3. — Even in the course of the voyage, any ship may be compelled to give guarantees for the security of a claim for collision.

But any measure involving arrest of the ship may not be authorized unless a bail be given for guarantee of eventual damages,

ART. 4. — After a collision, the shipowner has the right to have the present value of the ship and the freight, fixed by the magistrate of the place where the ship lies.

This valuation may only be opposed to third parties interested when they were present to it, or legally represented.

ART. 5. — The magistrate who orders the provisional or conservatory measures may assign, for the introduction of the principal action, a limit of time, after which the aforenamed measures will be null and void.

FRENCH ASSOCIATION OF MARITIME LAW

Conflicts of Law as to Property in Ships, Maritime Mortgage & Rights in rem

The French Association have adopted the following resolutions :

1°. In order to be effectual towards third persons, any transfer of the property of a ship shall be registered in a public Register at the home port (port d'attache) of the ship and mentioned on the act of nationality or on any other act kept on board the ship, according to the law of the flag;

2° This formality is required for any special affectation of the ship, whether as maritime mortgage, or maritime pledge.

As to the *rank of the privileged debts*, the French Association adopted the following propositions :

1°. As to the law applicable, preference should be given, for the classification of privileges, to the *lex fori*, law of the place of distribution, for the reason that in this case, a law of procedure is concerned, connected with the organisation of justice and with rules of public law.

If the law of the place of distribution admits of the validity of the mortgages or similar rights, those creditors who are bearers of rights of that description according to the law of the flag, are paid by preference, as soon as the

privileged creditors are satisfied, according to the rank involved by the law of the place of distribution.

2° As to unification, we must merely state the principle : *a*) that the creditors of the last voyage rank prior to those of the previous voyages ; *b*) that between creditors of the same voyage, preference must be given to the debts which have arisen for the sake and for the preservation of the common pledge.

HUNGARY

HUNGARIAN ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

Maritime Mortgage & Rights in rem

General question.

Ad. 1. Our principal object being to arrive at unification of laws on richts in rem and on maritime mortgage, we consider it useless to examine eventual exeptions wich might be introduced in the laws of the different countries.

Ad. 2. The conflicts between these laws can neither be ruled nor avoided, unless by the way of unification of maritime law.

Ad. 3. It would be useless and vain to consider at present whether the law of the flag should extend to rights in rem or freight and cargo. These rights require settlement by uniform international maritime legislation.

Ad. 4. The maritime mortgage should extend only to the vessel, her rigging, appurtenances, ropes, arms, provisions, boats, but never to the freight.

The freight is merely the hire of a vessel, and as a mortgage on real estate does not affect the respective rents, the maritime mortgage should not extend to the freight, even if it remained due.

Ad. 5. Considering that preference rights are prejudicial to maritime credit it is an absolute necessity to reduce same in the largest possible way; we are therefore of

opinion that preference rights on the ship should be limited to :

1. Judicial charges concerning the ship.

2. Harlour expenses provided for by the law;

3. The wages of the pilots;

4. The wages of the members of the crew;

5. The expenses for refitting the ship caused by the sale sale of shares of joint-ownership, as far as these expenses apply to the transferred portion of the vessel and were not covered by the value actually left over to the other joint-owners.

6 The debts arising from contracts of carriage or credit which the captain — as such — might have passed when necessary, for the ship out of the port where the owner (manager) resides ;

7. The debts on account of loss or damage to goods or property carried ;

8. Debts arising from faults committed by members of the crew and for which the shipowner is liable.

III

Limitation of Shipowners' Liability

Recorder : Mr Louis Benyovits, Judge at the tribunal of Fiume.

The Hungarian Association have carefully examined the draft-treaty on Limitation of Shipowners' Liability and approved of same, however with the following remarks and modifications :

ART. I. — Paragraph C of this article raises the question whether the provisions of the draft-treaty mean that the shipowner who is liable may deduct the expenses necessary for putting the ship in a fit state to complete the voyage only in case of general Average, — say when the shipowner is entitled to an indemnity for contribution — or whether this deduction is also to be made in case of particular average, say when the shipowner must bear the damages suffered by the ship.

Our Association is of opinion that the expenses made to put the damaged ship in a fit state to complete the voyage must be deducted, even in case of particular average, say even when the cost of repairs is not refunded as an indemnity to the shipowner.

Therefore the provisions contained under paragraph *a* should be completed as follows :

« A. To the ship, or her value at the end of the voyage, at the owners' option, « deduction being made of the expenses necessary to put the ship in a fit state to accomplish the voyage, in case of particulier average. » Or, the words « deduction being made of the expenses necessary to put the ship, in a fit state to accomplish the voyage »

could be left out and a new paragraph added with reference to the provisions under A and C, thus : « Will be deducted : expenses made to put the ship in a fit state to accomplish the voyage, as well in case of general average as in case of particular average. »

ART. 2, 3, 4. — No remarks.

ART. 4. — The object of these conferences being unification of the divergencies of the various legislations as to maritime law, our Association think that in allowing to the shipowner the faculty to replace the modes of liberation provided for in art. I by payment of an indemnity fixed for each voyage, to £ 8 per gross ton, the original object would be lost, the result being to create two systems instead of one. Therefore, our Association propose to omit entirely this article.

ART. 5, 6, 7. — No remarks.

Juridiction in collision cases

Recorder : Mr. ANTONIO VIO, Advocate, Fiume.

The Hungarian Association of International Maritime Law having examined the draft-treaty on Jurisdiction in Collision Cases, has adopted it with the following remarks and modifications :

ART. 1. — As to paragraph *b*. — It would be necessary to add to art. 1, littera b, a clause stating the limits of the territorial waters.

As to paragraph *d*. — As it happens often that the defendant, agreed with the claimant, gives himself bail before the seizure of the ship, it would be convenient to add :

« Or, when the defendant has himself given bail to avoid » the seizure ».

ART. 2. — It would be convenient to add to this article :

The defendant has the liberty not to introduce a direct counterclaim before the tribunal to which the plaintiff's claim is submitted, and to introduce his counterclaim before another competent tribunal.

ART. 3. — No remarks.

ART. 4. — The provision reading : « provided however that the defendant has complied with the judgment rendered » is only necessary when the Contracting States do not oblige each other by convention to execute the decisions of the tribunals situated within their territory. But instead of that provision, it would be better to try to obtain reciprocity for the execution of judgments, because, in this way, the defendant should never be exposed to several actions in different places, for the same object.

ART. 5. — Remains as it stands.

ART. 6. — It would be well to add to the first paragraph :

« Only in favour of the ships belonging to a State which allows the seizure of a vessel under the same conditions in favour of the citizens of the State to which belongs the vessel to be seized.

2. To obtain that the seizure be ordered, the plaintiff is not obliged to prove that the debt is in danger, owing to absence of means of payment (as some legislations require).

In the third paragraph, the term *can* is too vague and leaves room for arbitrary solutions. Whe think that the following ought to be said : « The authority mentioned in the foregoing articles *shall* order the plaintiff to provide bail as a security for such damages as may result from the seizure for the defendant, when thc plaintiff has not produced authentic documents giving full proof of his claim. »

***

Special Remarks.

It is proposed to accept also the jurisdiction of the following tribunals :

1) of the conventional forum ;

2) of the juge of the principal claim, towards the plaintiffs who exerce a regress against a third party ;

3) of the place of destination.

1) We do not see why, for instance, the Tribunal of Amsterdam would not be competent to jugde an action between a Dutch and an English ship, on account of a collision having occurred in the neighbourhood of Amsterdam, but beyond the limits of the territorial waters, when the owners of both ships would agree to submit the claim to the Amsterdam tribunal.

2) It is useful and convenient that the same claim be judged only once, because in this way, the possibility of two or more contradictory sentences on the same subject, is avoided.

3) this competency should be maintained,

a) because the delay comparatively short which will elapse between the accident and the arrival of the ship at the port of destination, will render easier an exact examination of the facts;

b) because the probable presence of the litigating parties and of the crews at the port of destination will facilitate the preliminary acts, the trial of the witnesses and eventually the conclusion of an amicabe solution.

It is desirable that legislation admit the competency of the various tribunals, so that the claimant may choose the place where he thinks to obtain justice with more facility and less impediments.

Although this be a wish as just as reasonable, it would nevertheless be equitable to add that the plaintiff may defend himself with the minimum possible of costs and difficulties and that he must not remain too long in doubt as to the tribunal which will have to judge the action. In order to arrive at this double object, we proposed at the Hamburg Conference the adoption of the following rules :

1. If the defendant gives guarantees for the satisfaction of the plaintiff's claims, either by abandonment of his vessel in favour of the plaintiff, or by giving it as pledge, or by providing for other securities at the place of the collision itself (when this latter occured in territorial waters), in such case the plaintiff may introduce his claim either before the justice of the place of collision, or before the tribunal of the defendant's domicile, and also at the port of registration of the ship, but nowhere else.

If he agrees to the tribunal of the place where security

has been given, the claimant is not obliged to give other bail.

2. If, on the contrary, the supposed debtor gives the bail mentioned in the former paragraph, at the port of destination or of discharge, or at a place nearer to the spot of the collision, then the plaintiff is entitled to produce his claim before the tribunal of the aforenamed place where the adverse party has given bail as said above, or before the tribunal of the place of collision, or finally before the tribunal of the domicile of the defendant or the port of registration of the ship in fault.

If he recourses to the tribunal of the place where the security has been given, the plaintiff shall not be obliged to give bail ; if however he goes to the tribunal of the place of collision or of the domicile of the defendant or of the registration port of the ship, and if he would have the ship seized, he shall have to deposit the bail.

3. If the owner of the ship supposed in fault does not deposit bail in any of the places mentioned under 1 and 2, then the plaintiff may introduce his claim before the tribunal of the collision place, or at the place of the defendants' domicile, or at the registration port of the vessel having caused the collision, or at the place where he obtained seizure of the ship. But whatever be the tribunal to which he has recourse, he shall, to obtain seizure of the ship or any other property of the defendant, deposit a correspon- ding bail.

4. The plaintiff shall be entitled to refer to the tribunals of his own country only in case the defendant belongs to a State which grants to its own citizens the right to pursue foreigners before its tribunals for claims arisen from collisions in foreign countries.

As this proposal was submitted to the last conference, when there was actually no time to examine it, that con-

ference decided, on the proposition of the president, to refer the matter to the Committee entrusted with the drafting of the treaty and to bring the question again before the following conference.

Of course, the rules proposed will be modified, according to the final acceptance of either of the above places of jurisdiction.

NETHERLANDS

MARITIME COMMITTEE OF THE NETHERLANDS

REPORT

on the Draf-treaty relating to Jurisdiction in Collision Cases

BY

a Sub-Committee, consisting of
Messrs Jhr FEITH, MOLENGRAAFF & C. D. ASSER

ART. I. *a.* The Committee ask what is to be the exact meaning of « commercial domicile ». Does this mean the place or places where the shipowner, defendant, has a commercial establishment, or the place where he is registered as a merchant, — this commercial Register existing only in some countries?

The Committee propose to say : « of the owner of the defendant ship », instead of « of the defendant shipowner ».

b. The Committee also propose to say : « belonging to one of the contracting Powers » instead of « belonging to the contracting powers ».

c. The Committee ask whether it be necessary to stick to the forum of the port where the ship has been registered. According to the report of the conference at Hamburg, there was some confusion as to the meaning of « port d'attache » of a vessel : it is possible that when expressing these rules which have been a basis for the present draft-

treaty, that conference intended to say « the port d'attache » rather than « port of registration », which must not always be considered the same.

ART. 2. The Committee propose to suppress the words « brought by the defendant against the plaintiff », as they are without object.

ART. 3. No remarks.

ART. 4. The Committee observe that the provisions of this article are not complete, and that, when trying to complete same, many difficulties would arise, owing especially to the divergency existing in the different countries, between the laws of procedure.

They ask wether it would not be prudent, at least for the present moment, to suppress this article, and to leave it to jurisprudence and doctrine to resolve the questions which may arise.

ART. 5. — The final phrase : « shall be competent. .... to secure certified evidence » leaves room for doubt as to the exact meaning. A neater and clearer wording is desirable.

We propose to read as follows :

« The tribunals referred to in art. 1 are equally compe-
» tent to order provisional inquiries.

» The minutes of these inquiries may serve as evidence,
» even if the principal action is brought before another
» tribunal than that which ordered the provisional inqui-
» ries. »

ART. 6, Paragr. 1. We should read : « the territory of one of the contracting States, » instead of : « the territory of the contracting states ».

CONFLICTS

of law as to mortgage, rights in rem & ownership.

REPORT

of the Sub-Committee, consisting of MM. RAHUSEN, ASSER, LODER, MEYERDIRCK, PLATE.

In their letter of November 25th 1903, adressed to the members of our Association, the Permanent Council advised that the question of Conflicts of law as to Mortgage, Rights in rem and Ownership would be put first on the agends. They wrote as follows :

« It is not for us to call your attention to the great
» importance of this question. It has already been the
» object of the labours of the national associations and we
» therefore beg to invite the different national associations
» to examine all the reports presented on this subject at
» the Hamburg Conference.

» Having this in view we think it would be advisable
» for the commission which, in each national association,
» has made a report, to meet again in order to complete
» its first labours by the suggestions made in the reports
» that have come to hand from other quarters since their
» last meeting. If this new work of each association could
» be prepared in a brief manner including both the con-
» clusions arrived at in the first instance and the eventual
» modifications or observations which seem to them to
» deserve the attention of the other groups, the undersigned
» would promptly publish this comparative work which

» could not fail to be of the greatest interest and to
» furnish the basis of an exhaustive debate. Few questions
» are at the same time more complex and more urgent in
» the domain of international maritime law. »

* * *

The Maritime Committee of the Netherlands think that, in these matters, there is one question which ranks prior to all others, namely :

« Should we endeavour to introduce uniformity of laws
» in these matters, or would it be better, at least for the
» present, to resolve this question by private international
» law, stating what law should be applied as long as the
» laws of the different contries differ ? »

At a first glance in the question, one should say that in our Association, which aims to unformity of maritime law, but has not to deal with international private law, this question should not be raised. From a general point of view, this answer seems right. However, our opinion is, in order to make our work successful, that at least for the present moment, it is better to seek an answer in the internatioual private law than in the uniformity of the different legislations. We shall explain our reasons.

The questions of Ownership, Mortgages and Rights in rem are not only dealing with maritime law, but also with common law. Our Association has never contempted to introduce uniformity even in common law; that wich might be realized as to maritime laws, is doubtless impossible, for yet, at least, as to common law.

Now, that this has been the intention of the Permanent Committee results from the very manner in which the question has been put. The Permanent Committee puts the general question :

« How to remedy to the diversity of laws as to Owner-
» ship, Mortgages, Bottomry and Rights in Rem, — by
» *unification* of the different legislations or by applying the
» *rule of the flag ?* »

In other words : *Unification* or *the international private law ?* Should we try to come to a *sole* legislation for all maritime nations, or would it be sufficient to state *which* law should be applied ?

The same thought appears again in the specialia, which are added to the general question :

« I. Should exceptions been admitted to the rule of the
» flag as to rights in rem ?

» Should, for instance, the rule of the flag apply to the
» debts arisen in those countries where the vessel is seized
» and sold ? Should this rule apply to the form of the acts ?

» II. How should conflicts of law be settled when there
» happens a change in the nationality of the vessel ?

» III. Should the rule of the flag extend to actual claims
» on freight and cargo ?

» IV. How far should maritime mortgage extend ?
» Should it include the freight ?

» V. For what claims should the law allow a privilege
» on the vessel, on what terms, during what delay and in
» what order ? »

We could say that the three first questions relate to international private law, whilst the two latter tend to uniformity.

* * *

We have already given one reason why it would be advisable to leave untouched, for the present at least, the question of uniformity in the matter of maritime rights in rem, as they are so closely connected with the common law. This is our principal reason.

But there is still another one, namely the divergency of the institutions. We mean for instance, the English and American « mortgage », which is neither the continental mortgage nor a mere transfer of propriety.

It could be termed a transfer with a pre-emption right for the price of the sum advanced. It will be very difficult to introduce on the Continent a system of law which is unknown and which is needed in no way. On the other hand, it will be still more difficult for our English and American friends to abandon an institution of which they make almost a daily use.

* * *

Leaving uniformity aside for the present, and adopting the private international law, the next question is : which law should be chosen ?

The Maritime Committee of the Netherlands think that we wtill be compelled to adopt the law of the flag, as it is the only law which guarantees unity in application.

Certainly, for the court which will have to judge on the manner of dividing the purchase money of the ship and the freight amongst the privileged creditors and the others, it will not always be easy to fix this division, as a thorough study of foreign law will be often necessary ; but this very difficulty also exists if the principle, now generally applied, and which is certainly the easiest but at the same time the less correct, the principle of the rule *loci executionis*, is adopted. It is impossible to defend as a principle that a privileged creditor should lose his right, when a vessel has passed the frontier, or that an ordinary creditor should become, by the same circumstance, a privileged creditor.

To apply the rule *loci contractus* is also impossible, as there may be very often several places where the Master will have contracted, and these places may often be ruled

by differents laws. What law should be applied in such case? It may but lead to an utter confusion.

After these considerations, we are giving hereunder the answers of the Maritime Committee of the Netherlands to the questions submitted :

I. No exceptions should be admitted ; by their admission only further confusion is created. The only exception which might be admitted, but which is not necessary, as, according to our knowledge, it is admitted in all rules, is the privilege prior to all others and which is granted for expenses necessary to preserve the object.

As to the form of acts, we are of opinion that the rule *loci contractus* should be applied.

II. When a change occurs in the nationality of the vessel, the rights of the privileged creditors must never be affected by that circumstance, unless these creditors have expressly assented to this change. Still, there might be confusion if some of the creditors agree and some do not. In this case, it would be proper to stipulate that the change of nationality will have no effect as to those rights which existed before the change in the nationality of the vessel occurred.

III. As to the freight of the vessel, we are of opinion that, unless otherwise agreed, an actuel claim upon the vessel includes the freight, as being the commercial product of the ship.

For the cargo, this actual claim will, as a matter of fact be limited to such cases as admitted by the law, say the bottomry and respondentia bonds.

With reference to questions IV and V, the Maritime Committee of the Netherlands think that it will be proper to reply to them when the time will have come to discuss uniformity of laws as to rights in rem. We are of opinion that this question should not yet be put on the agenda.

E. N. RAHUSEN.

SWEDEN

SWEDISH INTERNATIONAL MARITIME LAW ASSOCIATION

Reply to the list of questions to be discussed at the Meeting of the *International Maritime Committee* at Amsterdam in September 1904, prepared by a Commission consisting of : MMrs G. ABENIUS, Counsel and Solicitor, Stockholm ; G. BESKOW, Underwriter, Stockholm ; PH. LEMAN., D. PH., Counsel and Solicitor, Göteborg ; E. MARTIN, Counsel and Solicitor, Stockholm ; G. O. WALLENBERG, Shipowner, Stockholm ; E. LÖFGREN, Counsel and Solicitor, Stockholm, and opproved by the Swedish Association in General Meeting on the 19th April 1904 at Stockholm.

I. Conflicts of law relating to Ownership Bottomry and Rights in rem.

As to this question reference is made to the report given by the Swedish Association in the year 1901 with the modification that rights arising in the country where the vessel is seized and sold should always be governed by the law of the country where the execution takes place.

With regard, further, to the influence of the law of the flag when the vessel changes nationality, attention is drawn to the enactments contained in the new Swedish Law as to Maritime Mortgages of the 10th May 1901, paragraphs 27 and 39 of which treat of the mentioned matter.

The said paragraphs read as follows :

§ 27. If a vessel is mortgaged on account of the shipowners' debt and the ownership by voluntary transfer passes to a foreign subject, or a foreign subject by transfer becomes part-owner of the vessel to such an extent that the vessel according to § 1 of the Maritime Law is not to be considered as Swedish, te transferrer shall, unless the mortgagee has consented to the transfer, be liable for the claim with all his property, even though such liability did not previously rest with him, and, whether a fixed day of payment has been agreed upon or not, the amount may be immediately recovered from the transferrer. Should there be several part-owners of the vessel, those who have taken part in or consented to the transfer shall, if they are not previously bound to such liability, become jointly and severally liable for the mortgaged claim ; and the claim shall immediately be due against each of the owners.

§ 39. When a foreign vessel passes to a Swedish owner or otherwise such change happens with regard to the vessel that she according to § 1 of the Maritime Law is not to be considere das Swedish, and the vessel is mortgaged on account of claim, the mortgagee may immediately recover payment out of the vessel, unless he has engaged not to demand payment notwithstanding such change. Should the mortgagee not within six months from the time when the vessel was entered into the Maritime Registry in this country, have by writ of summons or action for debt demanded payment, the mortgage shall cease to be valid.

* * *

In this connection the Association wishes to express that it appears to be desirable that the validity of Maritime Mortgages after change of nationality should be ensured through treaties and that precautionary measures should be

taken by law for the protecting of the rights of as well creditor as debitor.

II. Draft treaty as to Jurisdiction in collision cases.

It was considered that the present treaty, which in the main concords with Swedish Law now in force, should be approved, yet with the following observations :

regarding Article I.

The proposition that registration at a certain port of the ship of the defendant should involve competency for the tribunal of same port to hear cases of collisions seems well-founded as regards such countries, where the system of local registration is adopted, but is not to be recommended in countries, where, as in Sweden, there only exists one sinhle registration-authority for the whole country (central registration).

regarding Article IV.

The Association express the desirability of it being, if possible, still plainer laid down that the enactment of this Article also comprises the case, where the plaintiff's suit has been disapproved through the judgment obtained.

III. Draft treaty on the Limitation of the shipowners liability.

As recommended by the Commission, the present treaty was approved by the Association.

Ex protocollo
ELIEL LÖFGREN
Secretary of the Swedish Association.

GREAT BRITAIN

REPORT
OF THE MARITIME LAW COMMITTEE

of the International Law Association to the Amsterdam Conference of the Comité Maritime International

---

Ownership, Bottomry, and Rights in Rem.

We consider that the diversities of the various laws regarding property in a ship, mortgage, rights *in rem*, and preferential rights should be remedied by unification of law and not by the application of the law of the flag. The very fact of the great differences between the laws of different countries makes it inexpedient to apply the law of the flag.

The extent to which marine mortgage should apply appears hardly a matter of opinion. The extent of a mortgage is rather a matter of contract between the parties. As to freight as affected by the mortgage of a ship, we consider that a mortgagee taking possession of the ship should have a right to the accruing unpaid freight.

In our opinion the law should grant preferential rights against a vessel in favour of claimants for salvage, wages, necessaries, master's disbursements, bottomry and damage, which should rank in the inverse order of the dates at which the claims accrued. We do not think that it is necessary that there should be any limiting conditions.

Unreasonable delay in substantiating a claim whereby injustice would be done to the present owner of the ship, or the rights of other parties affected, should be admitted as a ground for refusing to enforce or postponing the preferential right, but the decision of this point should be left to the Court before which the particular claim is brought. The principle upon which precedence of lien should rest appears to us to be that, so far as is possible, each party should have the security of the property as it was when his claim arose, but subject to subsequent claims which have liens upon the property.

When a mortgagee takes possession, he does so subject to the above preferential rights. His rights, however, should come next and form a second class.

Rights *in rem* of a third class may be acquired according to the law of the country, by process against the ship, but such rights rank after the two previous classes.

Draft Treaty as to Jurisdiction in Cases of Collision

We repeat our objection to Article 1. (*b*) of the Draft Treaty. The English translation of the Draft will require revision when the principles to be adopted have been agreed upon.

It should be made clear that « *le navire du défendeur* » in (*c*) and (*d*) has the same meaning as « *navire défendeur* » in (*a*).

Draft Treaty on the Limitation of the Shipowner's Liability

The notorious divisions of opinion of shipowners, underwriters, and lawyers in England are represented on this

Committee, and we are unable to present a Report on this Draft Treaty.

ALVERSTONE, L. C. J.
WALTER, G. F. PHILLIMORE
T. V. S. ANGIER
W. ARNOLD
T. G. CARVER

J. GLOVER
JOHN GRAY HILL
R. G. MARSDEN
F. W. RAIKES

CHARLES STUBBS
Hon. Secretary.

Priorities of Claims under English Law

BY T. G. CARVER. K. C.

It seems desirable that the Conference should have before it a fuller statement as to the English Law on the subject of claims against a ship, and their priorities, than is disclosed in the documents which have been presented to the Committee. The following notes are, therefore, presented with a view to supplying this.

1. — Under English Law the shipowner is personally liable for the acts of his agents. He is liable to pay for services, or supplies, or repairs, to the ship, contracted for with his authority ; and to compensate for breaches of contracts of carriage entered into by himself or his agents ; and for damage done to others by the negligent navigation of his ship. This liability is personal, and is quite irrespective of the value of the ship.

Even with regard to pure salvage, the reward given by the Court to salvors who have acted without any employment, the same personal liability is imposed ; though, from the nature of the case, this liability is one which will not exceed the value of the thing saved.

This fundamental difference from the laws of most Continental countries partly accounts for the differences which appear as to the priorities of claimants against the ship.

2. — Under English Law, claims of certain kinds against the shipowner are secured by a charge upon the ship as they arise.

These claims are of five kinds : —

(1) Salvage ; Pilotage ; and Towage.

(2) Damage done by the ship.

(3) Wages of Master and Crew ; including compensation for dismissal, and expenses of getting home, in the case of foreign seamen.

(4) Master's disbursements on account of the ship.

(5) Loans secured by bottomry on the ship.

These claims are said to give rise to maritime liens ; and the lien is enforced by a proceeding in the Admiralty Court *in rem*, against the ship and freight.

The lien for Master's disbursements is given by the Merchant Shipping Act, 1894, S. 167, and covers « disbursements or liabilities properly made or incurred by him on account of the ship as master. »

A maritime lien gives to the claimant a right to follow the ship in the hands of transferees. And it secures for him priority over other creditors who have no lien.

3. — As among themselves, claimants who have maritime liens generally have priority inversely to their order of date.

One ground for this is that claims for sevices which have conserved the *res*, must rank before earlier charges on that *res*. Another ground is that one who has a lien on the ship holds that subject to the vicissitudes of the voyage, which may give rise to fresh liens. The lien is a charge upon a ship in course of an adventure, not upon a ship in safety.

Thus the lien for damage done by the ship has priority to the lien for an earlier salvage ; but is postponed to that for a later salvage.

Bottomry claims rank in the inverse order of their dates ; and are postponed to subsequent claims for salvage, damage, or wages. A bottomry liability incurred after a salvage, or damage, to enable the ship to reach a port at which she could be realised, would be preferred to the

salvage or damage claim. But if the bottomry were given for repairs to the ship, it would only have priority to the extent that the value of the ship was increased by the repairs.

In the matter of wages, the decisions show an apparent exception. On the above principles, the lien for wages is postponed to that for subsequent salvage, or damage. But it has further been held, in the case of a foreign ship, that wages earned *after* a collision are also to be postponed to the damage claim thence arising; on the ground that to prefer them would be to relieve the shipowner at the expense of the sufferers from the damage, who could only look to the ship.

The cases, however, leave this question open where the seamen would have no effective remedy against the shipowner; say, owing to insolvency.

4. — A mortgage of the ship cannot compete with a maritime lien upon her. The mortgagee may, for present purposes, be regarded simply as an assignee of the rights of the owner, who has left the owner in possession. His rights of sale, and of entering into possession, can only be exercised subject to the liens which may have fallen upon her.

On the other hand, his claim to the ship is superior to that of any creditor who has no lien, and whose claim has not arisen under such circumstances as to make the mortgagee personally liable for it.

As regards freight, the mortgagee, on taking possession of the ship, takes the position of owner, and so can collect and retain any unpaid freight, as part of his security. But that also is subject to any maritime liens, which attach to freight as well as ship.

5. — Possessory liens, as of a ship-repairer, are subject to maritime liens existing when the possession was acquir-

ed. But they over-ride maritime liens, *e.g.*, for wages, subsequently arising.

Probably a repairer's lien would come before earlier maritime liens, to the extent to which he has increased the value of the ship.

6. — It remains to consider the position of certain claimants who, while having no maritime liens, still can use the process of the Admiralty Court *in rem*, and thereby obtain the security of the ship, as she lies at the time of arrest, subject to any then existing charges.

The right to proceed *in rem* apart from maritime lien has been conferred on certain classes of creditors by Statute. The jurisdiction is exercised by the Court of Admiralty, under modern Statutes (1840), and 1861). Also it is exercised by certain County Courts, having Admiralty jurisdiction, under Statutes of 1868 and 1869.

The right is given to persons who have supplied necessaries to any foreign ship ; or to any ship of which no owner is resident in England or Wales. Also it is given to owners of cargo who have claims for breaches of duty, or contract, on the part of the owner, master, or crew, unless an owner or part-owner is domiciled in England or Wales.

And under the County Court Acts, the jnrisdiction is extended to all claims (below £300) for towage, or necessaries, or damage to cargo ; and to claims arising out of the use or hire of a ship ; or in tort in respect of goods carried in a ship.

The effect of the process *in rem* is to give the creditor the security of the res, so far as it then belongs to the debtor, from the time of the arrest. The process does not over-ride rights of others in the res previously acquired, whether by contract, or by possession, or by maritime lien.

Where several suits are instituted by different persons having this right, and the proceeds of the res are insufficient to satisfy all the claims, the Court will order the proceeds to be divided *pro rata,* without reference to the order in which the suits were begun.

T. G. CARVER.

UNITED STATES AMERICA

MARITIME LAW ASSOCIATION
OF THE UNITED STATES

To the International Maritime Committee :

The Maritime Law Association of the United States, after consideration of the questions presented ig the Circular Letter of the Permanent Council dated December 23, 1903, and the Draft Treaties as to jurisdiction in collision cases and on the limitation of the shipowner's liability, has directed the following to be forwarded as the expression of the views of the Association.

Conflicts in the Laws relating to Ownerships, Bottomry and Rights « in rem ».

The Association refers to its report of May 2, 1902, upon these subjects and desires to add nothing to the views there expressed.

Jurisdiction in Collision Cases.

I

Article 1 of the Draft Treaty is not clear, but we understand that it is intended by it to provide that the action in that Article referred to may be brought before any one of the tribunals named, although *neither* the ship, *nor* her

owner, *nor* any property of her owner is within the local jurisdiction of such tribunal.

It is a fundamuntal principle with us that no judgment *in rem* can bind the *res* or its owner unless the *res* be within the jurisdiction and control of the tribunal which pronounces the judgment; and that a judgment *in personam* is valid only against a defendant who is duly served with process within the jurisdiction of the tribunal which pronounces the judgment, or has appeared in the suit, unless property of the defendant has been made subject to such process, and then only to the amount of the property so subjected.

We could not agree that a defendant or his ship should be bound by the judgment of a tribunal within whose local jurisdiction neither the defendant, nor his ship, nor any of his property had been found and brought before the Court.

We suggest, therefore, as a substitute for Article 1 the following :

« *Article 1.* — The action founded on collision may be brought, at the option of the plaintiff, before any Court

» (1) within whose local jurisdiction the offending vessel may be subjected to the process of such Court, according to the law of the forum ;

» (2) within whose local jurisdiction the defendant may be legally subjected to the process of such Court;

» (3) before which the defendant may appear and submit himself to the jurisdiction of the Court;

» (4) within whose local jurisdiction property of the defendant other than the offending vessel may, according to the law of the forum, be subjected to the process of the Gourt, provided, however, that if the defendant shall not personally appear in the suit, the judgment rendered shall be valid only to the extent of the property so subjected to process. »

II

A marked feature of the Draft Treaty is that, troughout, it presents the idea of but one suit by but one plaintiff.

There may, however, be numerous interests which have suffered from the collision. The cargo or the vessel may be owned by various separate owners, residing in different countries, and, probably, citizens of different countries.

The difficulty of providing one action only for such cases seems insuperable. Suppose it were provided that, if suit be brought on behalf of one of the parties interested, no second suit could be brought by another, but all other parties must come into the first suit. How is the Court to determine what amount of security is to be given to free the vessel from *all claims*? It might be said that the value of the offending vessel could be taken as the amount of the security to be given. But that would make it necessary for the owner of the vessel proceeded against, *in every case*, to have her value appraised and to give security for the appraised amount, which in case where the claims did not reach that value (and those cases are far the most numerous) would be a great and additional burden upon the shipowner.

Or, if the actual amount of the claims were to be ascertained, which might well require communication with the other side of the world, the delay to the defendant ship (perhaps an ocean liner) would be an oppressive burden.

These difficulties, in our opinion, make it impracticable to compel all injured parties to join in one action. Sometimes it could be done. Sometimes it is done now. But to compel it in all cases is not practicable and should not be attempted Each party in interest must be left to protect and enfore his rights as he deems best.

III

For the reasons already expressed Article 6 should be amended by adding to the first sentence thereof the words: « in which the vessel proceeded against may be found. »

IV

We suggest the substitution of the words « the law of the forum » for the words « the national law » in Subdivisions a and d of Article VI.

In the United States the law of the *State* might be invoked as well as the law of the *Nation*.

V

Any treaty as to jurisdiction in collision cases should contain a special article providing that the treaty should not affect any proceeding by a shipowner to limit his liability.

The treaty proposed in reference to limitation of liability might be made with the treaty as to jurisdiction, but might not be made at all.

Limitation of the Shipowners' Liability.

We submit the following criticism of certain provisions of the Draft Treaty:

I

There is serious question whether, under the terms of the Draft Treaty, an owner might not limit his liability even for his *own* fault. Suppose a collision caused by fault

of a master known to be incompetent. The language of Article I, would seem to allow the owner to limit his liability in such case.

The words of the United States Statute, or similar words, providing that the loss or damage should have occurred « without the privity or knowledge of the owner » should be added.

II

The clause at the end of *Subdivision c* of Article I. — « subject to deduction of the expenses incurred in putting the ship in a fit state to complete the voyage » — should be made applicable to the value of the ship at the end of the voyage (*Subdivision a*) as well as to the indemnities mentioned in *Subdivision c*. Monies expended in repairing the ship after the occurrence of the damage should be deducted from her value on arrival.

III

The words « of the whole, » in the latter part of next to the last paragraph of Article I., seem to us unnecessary and to suggest a possible ambiguity.

IV

There should be added to Article II, the words « together with the net freight and indemnity as provided in Article I. »

V

Article III. What is meant by the words « at every time » ? Who is meant by « the party the most diligent » ? Is it the owner, or is it any party who has a claim ? And

who is meant by « the other side » ? If the « diligent » party is an owner of cargo, the notice should be given not only to the owner of the offending vessel, but to all other cargo owners. Are they included in « the other side » ?

VI

Article IV, provides : « The owner has the right to substitute for the modes of obtaining freedom from liability provided in Article I. *payment* of an indemnity, » &c. Does this mean payment into Court? If this is meant it is similar to our proceeding to limit liability, except that there is no provision for a contest over the question of liability.

VII

By Article VI, the limitation of liability is made applicable to damage to dykes, quays and other fixed objects, that is, to damage occurring on land.

We are not opposed to the extension of the limitation to damage of this nature.

There would seem, however, to be some question as to thc power of our Congress to change the law in this respect. Actions for damage occurring on land are not within the jurisdiction of our Admiralty Courts, and an attempt to extend the application of our limited liability Statute to such cases was attacked on Constitutional grounds. The construction placed upon the Statute by which its application was confined to cases of admiralty jurisdiction rendered it unnecessary to decide the question of the

constitutionality of such legislation, and the question is therefore still an open one.

July 18, 1904.

ROBERT D. BENEDICT,
President.

LAWRENCE KNEELAND,
Secretary.

NETHERLANDS

MARITIME LAW COMMITTEE OF THE NETHERLANDS

REPORT

on the Draft-treaty on Limitation of Shipowner's Liability

The Committee adopted the following report which was prepared by a sub-Commission composed of M. ASSER, M. PIJNAPPEL and M. LODER.

The Special Commission which was appointed to examine the above draft-treaty presents in the following pages the result of their studies. They asked themselves in the first place how far they were bound by the resolutions of the Antwerp, London, Paris and Hamburg Conference where the matter was discussed.

When examining the draft-treaty, may we only appreciate the form, and are the principles beyond our criticism?

We do not believe so. At Hamburg, one of our much esteemed colleagues pointed out with very good reason, that it was not sufficient to take resolutions, that we have no legislative power at all, that our very resolutions could bind nobody and that our sole force would reside in an actual unanimity on certain matters, enabling us to say to the different Parliaments. « Time has come ; it is now your

work to provide a uniform law for everyone (Bulletin Nr. X, page 67).

Unfortunately, as regards the matter now under question, these resolutions were but a compromise, which could not hide the divergency existing in the ideas, and now that these resolutions have been worked out in a draft-treaty, it appears to us that the weak side of whole is quite apparent and that the reply of the Parliaments will be: You must first try to come yourselves to an agreement; how can you desire that we adopt a system which does not even exist and about which one of your most distinguished coadjutors said : this system itself has been elaborated without half of the parties interested being consulted (Bulletin X, p. 72).

Of what consists this system? Having not succeeded to arrive at a solution to the question, it was decided to leave to choice to... the parties interested themselves? No, only to one of the parties and even exclusively to that party whose liability is at stake and who, most certainly, shall not fail to chose that system which is most favourable to herself.

We are of opinion that this subterfuge is contrary to all principles of law and that no legislation will accept it. Of course, it would be quite as unjust to leave the choice to the other party, and we may take it for granted that they will never agree.

This proves once more that one fixed system is necessary, so that one may know how the matter stands.

After this preliminary consideration, we beg to submit the following remarks.

The seven articles composing the draft-treaty, leave completely aside the question of jurisdiction and the draft-treaty dealing separately with this question, only refers to

actions arising from collision. This part of the matter remains therefore quite unsettled.

We think however that in the proposed convention, this matter ought to be settled, as the application of the Convention will often require the intervention of Justice, for instance in case of the valuation provided for in art. III « after due notice to the other party, at the demand of the party who is the most diligent ». (See Autran, Bulletin 21. Assoc. Franç. de Droit Mar. De la Compétence, etc.)

This argument is the more decisive as it may not be rare that a voyage ends, and that the acts provided for in the convention be executed in the country to which neither the owner, nor the captain, nor the passengers belong, whilst the cargo shall have to be transshipped and continue its voyage for another final destination, — so that all parties in the litigation will be foreigners, having no domicile at all in that country.

It is true that presently, the same difficulties may arise and are arising, but if we wish to obtain uniformity by way of a treaty, it seems desirable to settle also the possibility of execution.

Another remark is closely connected with this first. The draft-treaty holds the shipowner responsible up to some fixed valuations. But the rules according to which these amounts of value are to be fixed do not exist.

If the draft-treaty is intended only to state some principles whose adoption is desirable by those who will have later on to make out some definitive and complete treaty, these remarks are of no value, as well as those relating to the expression of these principles.

The economy of the draft-treaty however seems to indicate that it has been elaborated for immediate application.

If so, as we said above, the point which is most striking in the treaty, is the absence of a fixed principle.

Art. I *a*) gives to the owner, who is to be *liable for the acts of the captain and crew or for the engagements entered into by the master in virtue of his legal capacity*, the option between the French abandonment and the German liability for the amount of the ship's value, — but art. IV gives him still another right to chose besides these two systems, the English system with its £ 8 per gross ton.

The £ 15 are not adopted, but in lieu of these, art. IV states that, when according to the laws applicable the limitation of liability for damage to property is different from that for personal injury, the present treaty shall only have effect so far as concerns damage to property.

Thus the same treaty shall be a law ruling, in some instances only the liability for damages to property, and in other instances the liability for all damages whatsoever !

The meaning of the words *the law applicable*, is not very clear, because where the treaty is accepted, the treaty itself will be the law, and where the treaty is not adopted, it is not applicable at all !

If the *law applicable* means the law of the country where the voyage ended and where the choice is made, the foreigner in England will be able to opt for the English system. whilst the Englishman shall be deprived of this system on the Continent.

But the Englishman on the Continent will not be satisfied, nor will the foreigner be in England, when, having opted for abandonment (of the ship) or liability up to her value, he is afterwards charged with £15 per gross ton for personal injury. — This seems at least the meaning of art. VII.

In contracts of affreightment, it is often stipulated that the law of the flag shall rule the rights of the parties. But

very often there is liability towards third parties. And here it seems desirable to have an exact view of what this liability can lead to.

In any case, as a principle, it seems condemnable that the draft-treaty should give the option to *chose* between the two principal systems, which, although well known, are nevertheless heterogeneous. We consider that by doing so, the divergencies are perpetuated.

Up till now, England seems to be resolved not to abandon anything of their own system, which they consider still as the best one, whilst the Continental people cannot convince themselves that England must have their wish. It is true that since the Antwerp Conference, a somewhat strong current of opinion has been seen in Great-Britain in favour of the Continental systems, but the London Conference showed also that no sufficient ground has been won yet and a modest attempt to arrive at the desired solution has been deceived in Parliament. One may seem not to be aware that an abyss divides the parties : it is nevertheless so and we are not the first to remark that without England, the unification of maritime law is but a dream.

Howsoever it be, we think that if we cannot agree on a sole and uniform system, we shall never succeed with the Governments. We think even that the draft-treaty now submitted can only increase the discord.

Art. I, when introducing the matter, treats of the limitation of the shipowner's liability for the acts of the captain and crew or for the engagements entered into by the former *for each voyage* and then states under *a*, *b* and *c* the interests to which this liability is limited.

Under *a*, there is the limit *to the ship* or *to her value at the end of the voyage*, the first of which limitation is called, in art. II (of the French text) *abandon en nature*.

Thus art. I supposes, and very rightly, an immediate

abandonment after the end of the voyage, — which puts an end to an old controversy.

But art. V supposes the case where the shipowner elects for abandonment but does not carry it into effect at once, and states that then he remains bound for the difference between the value of the ship at the time of the actual abandonment and the value at the end of the voyage.

This is indeed very logical, but would it not be better to prevent this method of electing abandonment and carrying it only later on into effect. With direct reference to the same question, would it not have been better to regulate separately the manner of abandonment by actual cession, so that the execution by the creditors would raise no difficulties in practice, and to provide that, if one choses to be liable only for the value of the ship, this value must be fixed in a manner clearly stated, and that this amount is to be deposited before the departure of the ship.

Under *b,* the treaty names the nett freight of the voyage till its completion, — which seems us just.

Under *c,* there are the indemnities due to the owner for general average collision or other damages suffered by the ship, deduction being made of the expenses necessary to put the ship in a fit state to complete her voyage.

The deduction as above of damage for *collision* is comprehensible ; it includes all or part of the value and the benefits of the ship ; but what the ship gets for general average is generally but a reimbursment of part of expenses already made ; the same will be the case for the damages named last.

If the debets and credits are balanced in this way, there will not be much left to cover the liability.

The draft-treaty leaves aside the insurance indemnity, which we approve entirely. The shipowner pays the premium precisely in order to be covered against all events;

his contract of insurance is made by his own will ; it does not concern third persons and is independant from the voyage, — why then should he be obliged to abandon the money received from his underwriter on a contract which he made in order to have an indemnity in case of accident ?

Art. V states that if there exists a priority of lien upon the ship or upon the freight in favour of creditors in respect of whom limitation of liability is not admitted the owner of the ship will be personally bound to make up in specie to the extent of the sums first collected by such creditors, the amount forming the limit of his liability.

The object of this article is to prevent that in case the shipowner can free himself with his property at sea or the value of same, this latter at least should not escape to the creditors.

The principle is reasonable but it remains still to consider how far it is necessary to complete the draft-treaty and to regulate also the execution of the abandonment or the payment according to the value. The shipowner « shall make up in specie », — where ? when ? how ? The draft-treaty does not answer.

Art. IV says that the limitation shall apply, even on contracts entered into by the owner himself, provided their execution lies within the legal authority of the captain, without consideration whether the breach of these contracts is due to a member of the crew or not, only the case of personal fault of the owner excepted. It adds that this limitation applies also to damages to dykes, quays and other fixed objects, as well as to the removal of wrecks, and that it is not admitted for the wages of captain and crew.

We have no remarks as to this provision which seems very logical to us.

We abstain from expressing preference for any determined system of limiting liability.

Since many years, these different systems have been the objects both of our studies and discussions and we think it is not our mission to express some special opinion or some preference for any solution.

You asked us our advice as to the draft-treaty you submitted us ; it is not favourable without restriction.

We regret that our learned colleagues who composed the Special Commission could not agree for a precise system and we cannot prevent our expressing the fear that this multiplicity perpetuated, will be the reef where the bark may strand.

T. M. C. ASSER.
M. J. PIJNAPPEL.
B. C. J. LODER,
Recorder.

BELGIUM

BELGIAN ASSOCIATION FOR UNIFICATION OF MARITIME LAW

REPORT

of the special Commission appointed by the Excutive Council to report on the draft-treaty on
Jurisdiction in Collision Cases

The Commission, composed of Messrs JACQ. LANGLOIS, GEORGES LECLERCQ, ALBERT MAETERLINCK, MAURICE ORTMANS and CHARLES BAUSS (Mr. PAUL SEGERS, absent, was excused) have adopted unanimously the following resolutions :

ARTICLES I, II & III. — The Commission approves of the proposed drafting.

Several members remark, as to paragraph *a*) of article I, that it would be desirable to limit the time, within which the seizure may be effected in order to become a basis of jurisdistion.

ART. IV. — In order to be more explicit, the Commission propose the following text :

« Without prejudice to the rules of articles V and VI, the plaintiff can only bring one single action founded on the same collision, even if several tribunals situated in different States, happen to be competent by virtue of art. I, unless the defendant have not satisfied to the judgment obtained. »

ART. V. — The commission, being of opinion that the special competency provided for by this article, should be extended to all measures of inquiry, proposes to insert the words : « surveys or any other provisional measures », after the word : « inquiries »,

ART. VI. — The Commission propose to suppress paragraphs II and III and to suppress also in the last paragraph the words « the validity of the ».

They think that the last paragraph, thus modified, is clear enough.

Antwerp, July 20th 1904.

On behalf of the Commission :

The Recorder,
CH. BAUSS.

NORWAY

REPORT
OF THE NORWEGIAN ASSOCIATION
OF MARITIME LAW

Remarks to : Draft-treaties for the Amsterdam Conference 1904

I

With regard to « Draft-treaty as to Jurisdiction cases » the norwegian Committee has nothing to remark.

II

Re Draft-treaty on the limitation of Shipowners' liability

Article 1, *b* : *net* freight.

The Norwegian Committee agrees to the limitation to net freight. It has its difficulty to discuss lawtext in a foreign language.

We beg to make a few remarks upon parts in the text, which we are quite clear.

By the words : « charges proper to the same », are presumably meant those charges on the special voyage, which should be covered by the grossfreight stipulated for this voyage. But this voyage, the freight for wich shall be liable, in our opinion is not accurately defined in the follo, wing section. It is said there, that the voyage is finished- when the goods (passengers) actually on board at the

moment where the liability arose, have been finally discharged; but it is not said, when this voyage, the freight for which shall be liable, is considered entered upon. To take a practical example : A ship is trading in regular route Christiania-Havre, Barcelona-Genoa; this is the ship's voyage looked upon from the owner's point of view. But it is not the voyage, the freight for which sall be liable in any case. Has the ship discharged goods at Havre and there again loaded new cargo for Barcelona and subsequently in the Strait of Gibraltar she runs into another ship then the netfreight for the goods already discharged at Havre shall not be liable for the damages, nor shall the freight for the goods that may be afterwards taken in at Barcelona.

As regards the goods actually onboard at the moment of the collision, only the freight stipulated for same shall be liable; thus for goods destined to Barcelona only freight to this port and not freight calculated as for voyage to Genoa, where this voyage actually ends.

As far as we can see, the meaning will be clear, if in Article 1 *b*, after « net freight » there be added : « *for goods or passengers being onboard at the moment where the obligation has arisen* », for the voyage until its termination.

Article 1 does not touch on a point which is of no little interest to Norwegian owners, viz : that the ship is under timecharter.

In timecharter the owners' claim on freight is contingent thereupon, that he places his ship at the disposal of the charterer, and the freight is being calculated after the time in which the ship has been at disposal without regard to whether or not the ship succeeds in bringing the goods to their destination, this remaining solely a matter between the ship's charterer and re-charterer.

In case the owner is liable for the master's acts, (f. i. by

collision) he (the owner) must therefore be liable with the (net) freight, which he has earned on the completion of the voyage, during which the collision took place, calculated according to the proportion between the amount of days in which the ship has actually been at charterer's disposal (including the short interruptions which according to the timecharter are not deducted) and the stipulated hire (monthly hire).

As regards Article 2 it is presumably the meaning that « Abandon » shall have been declared within « reasonable time », and whether according to the circumstances more than « reasonable time » has passed is to be to decided by the court.

Christiania, in the Nowegian Association of Maritime law, March 1904.

(*s*) OSCAR PLATOU,
Chairman.

ITALY

ITALIAN ASSOCIATION FOR UNIFICATION OF MARITIME LAW

REPORT
on the draft-treaty of
Limitation of Shipowners' Liability

General Remarks

I

The grounding principle adopted by the draft-treaty is assuredly not that which inspired the Italian legislator and which forms a basis for art. 491 of our code of Commerce, as well as for nearly all the laws of South-American States.

The draft-treaty adopts the system of the Liability limited to the property at sea, whilst our Code recognizes the unlimited liability, excepted a possible separation of properties as to the effects of liability, by abandonment of the ship and the freight, in all cases where it concerns acts of the captain and crew, or also obligations contracted by the captain for the ship and the carriage of the goods.

However, this difference of system does not engage the Italian Association to exclude the resolutions adopted by the Committee, at least for the general lines and the whole of them. First, it must be admitted that it would be impossible to arrive to an international agreement on the basis of

the *criterium* of the unlimited liability even when softened by the faculty of abandonment.

The system of limited liability, based on the separation of property at sea and property on land, is not only adopted by the most recent maritime laws, such as the German, Danish and Swedish legislations, but it corresponds with the tendency of doctrine in most of the countries. The general opinion is in the same direction and it would not be wise to oppose it.

As to the special opinion of our country, it will not be useless to remember the resolution of the Genoa Congress, 1892, which was as follows :

« 1. Every ship is a moral person having a responsibility limited to the aggregate amount of his estate..... 3 When the vessel is not in position to satisfy her obligations, the owner is bound to lay before the maritime Court of the place where the vessel is registered a statement of the ship's debts and credits, so that its affairs may be adjusted according to the law of that place. The Court calls together the creditors for the appointment of the liquidators. Liquidation may be claimed by any creditor of the vessel ». (1)

On the other hand, it is out of doubt that the system of the Italian Code, which derives in fact from the middle-ages, although based on the strict principle of law of unlimited liability, comes to an equitable faculty, such as the right to abandon ship and freight, which is far more favourable to the shipowner than to the creditors, who risk to have to be satisfied with a mere wreck or with a vessel lying at the bottom of the sea.

(1) The Italian Association cannot agree with many points of this resolution. For instance, there is no necessity to that formula, which is rather paradoxal, that every ship is a moral person, to arrive at the principle of the limitation of liability.

The views adopted by the draft-treaty only differ as concerns the principle of the unlimited liability, which has become almost a superannuated abstraction, seeing the clauses of non responsibility inserted in charter-parties and bills-of-lading, or seeing the principle of the abandonment.

As to this latter faculty, the draft-treaty adopts even a system which provides for the creditors' interests far better than the law of those countries which follow the system of the unlimited liability.

It is to be remarked that the draft-treaty allows the shipowner to chose between three solutions :

a) abandonment of the ship. — *b*) abandonment of the value of the ship. — *c*) payment of a sum to be calculated on the tonnage

But, seeing that the limitation of liability towards third parties should apply to each voyage, the draft-treaty provides that the value abandoned is that found at the end of the voyage, and presupposes that the shipowner opts and effects abandonment at that date. If abandonment where only declared at the end of the voyage, and was executed afterwards, the shipowner should be only liberated for the amount of the value of the ship at the time of abandonment and should be liable for the difference between this value and that which the vessel still had at the end of the voyage.

The third solution rallies to the English law, as far as it allows the faculty to substitute to the two other modes of liberation, the payment of an indemnity limited for each voyage to £ 8 per ton gross register of the ship.

Naturally, this faculty was adopted to render easier the adoption of an international treaty, especially to the members of the English Association. But we venture to observe that perhaps in this way, the draft-treaty mixes

legislative systems which are too much opposed to each other.

However, the Italian Association do not intend to utter a contrary vote as to this third solution, if it is accepted by the other Associations.

The difference between the resolutions of the Committee and the Italian Code are becoming still more grave by the provisions of art. VI, which extends the limitation of the liability even to contracts concluded personnally by the shipowner, provided that their execution lies within the legal capacity of the captain, without there being any reason to examine whether the breach of such contracts be due to a member of the crew or not, — personal fault of the owner however excepted...

Here, two remarks should be placed.

As to liability, the draft-treaty applies the limitation even for the acts of such persons as are not members of the crew, provided these acts relate to the legal capacity of the captain, and that there be no personal fault of the owner. — This proposition is apt to resolve grave questions in practice, for instance, with reference to pilots. The draft-treaty refers to the principle which has finally prevailed in the Scandinavian Codes, applying the limitation of the liability to damages caused by a person who, *though not belonging to the crew, performs a duty in the service of the vessel.*

The Italian Association fully approve of this system.

As to the other remark, it is still more interesting in connection with the Italian legislation.

Art. 491 of the Code of Commerce only allows the faculty of abandonment under one condition : viz, that the shipowner have not contracted personally.

This is the true reason of the unlimited liability, without

distinction between the property at sea and the property on land.

Now, if limitation of liability becomes a directive and fundamental rule of a maritime law, there cannot be any difficulty where the limitation applies to the acts of the captain and the crew, and even of those persons who, without belonging to the crew, perform a duty in the service of the vessel. — This does not involve a change as to the rule that the limitation extends to the engagements contracted by the captain Under this head, we fully approve the draf-treaty which, leaving aside the London resolutions, which dealt exclusively with the facts, mentioned the engagements entered into in virtue of the legal capacity of the captain. It is the system of the Italian Code, making a clear distinction, in art. 491, between the two cases of liability. The shipowners are liable for the *acts* of the captain and the other members of the crew and are responsible for the obligations entered into by the captain as to the ship and the venture.....

But the text proposed by the Committee for the Amsterdam Conference is much more radical : the principle of the limitation of liability becomes, by art. VI, almost absolute, under the sole condition that the execution of the obligation lies within the legal capacity of the captain In this way, according to the principles ruling obligations in general, there can be no unlimited liability, unless in the sole case where an obligation was contracted by the shipowner and executed by himself. And so, we are not far from admitting the limitation of liability even to latent defects of the vessel.

The Italian Association makes his reserves as to this point of the treaty. They fear that the question, put in that way, may prove an obstacle for those countries which did not yet admit the principles of the German and

Scandinavian Codes. Only the verbal discussion at the Conference itself can give a direction to a question so delicate and which was considered at the London and Paris Congresses.

In fact, the text of art. VI is a logical evolution of the principle of limited responsibility and very soon, every law which will have accepted the limitation of the shipowner's liability to the ship or her value, to the freight and indemnities, shall come to that. The moment when the obligation arose, and the fact that the obligation was entered into by the owner himself, have a very little weight, in practice and juridically, as to the liability of him who is rendered liable, when the execution escapes him and lies within the legal capacity of the captain. In reality, it is always the act of the captain which gives raise to the liability of the owner. It is therefore that this latter has the faculty to free himself from it by abandonment.

The Italian Association has to make some remarks which, though of a more general kind, should nevertheless change completely the wording of the Draft-treaty.

We wish to ask whether under the term *shipowner* should be understood such person as trades at sea with a ship not belonging to him, or whether the Committee meant the *owner of the ship* in the strict interpretation of this term and would only consider this right as absolutely for the lord.

The Italian Association is of opinion that, as to liability towards third persons in commercial matter, all questions should relate to the « armateur » (he who trades with the ship) and not to the « owner of the ship ». Doctrine does not agree as to this, but we do not wish to remember the Roman text : *exercitor sive ipse dominus sit, sive a domino navem per aversionem conducit*, adding that the *actio exercitoria*, granted to third persons for the obligations con-

tracted by the captain, was exercised against *the exercitor* as such and not in his capacity of *dominus*.

It will be sufficient to refer to the German law, speaking of the term « managing owner » and not of Shipowner, whilst there are some laws providing textually that the managing owner, although not himself the owner of the ship, may free same from obligations &c. by abandoning the ship and the freicht.

The draft-treaty did not examine the case where the owner or joint-owner of the ship is at the same time her captain.

Of course, no faculty at all to abandon should be allowed to him. But it would be wise to state that. The Italian Code of Commerce disposed clearly as to his in the following terms : The faculty of abandonment is not given to him who is at the same time captain and owner or joint-owner of a ship.

Finally, how shall the right of option granted to the owner, be exercised.

The Italian Code of Commerce is rather complete as to this.

Would it not be wise to adopt the principles contained in it in articles 492 and 493?

Leaving it to the law of each country to regulate the formalities for the declaration of abandonment, the serving of the acts and writs, it would be useful to state that abandonment may be effected to all creditors or to one of them, adding that each creditor may arrest the ship for his account, provided he pays to the other privileged creditors the amounts due to these latter, and that the surplus be returned to the shipowner.

We think that these are not secundary questions the solutions of which should be left to the various national laws.

II

Special Remarks on articles 1 and 6

In the opinion of our Association, the text proposed is not enough absolute and shoud be more positive. The reference to the *national* legislations limits the meaning of the resolution which, according to the wish of the conference, should be adopted by all the States, independently from their actual respective legislations.

It would therefore be preferable to adopt a more general wording, as for instance : « The liability of the « armateur » (or, if one insists on the terms : of the shipowner) for the acts of the captain and crew, or for the engagements entered into by the captain in virtue of his legal capacity, is limited, for each voyage, to .... &c, &c. »

Further, the provisions of art. 6 would perhaps be better placed after article 1, as these two articles complete each other and together, they express in their whole, the system adopted by the draft-treaty as to the general and fundamental principles.

In fact, all the provisions of articles 2, 3, 4 and 5 may be applied as well to the case of article 1 as to the case of article 6.

As to article 1, the Italian Association propose the include amongst the indemnities accessory to the ship, the *indemnity for assistance* and to add to paragraph *a*) a provision for the deduction from the value of the ship, the expenses incurred to put the ship in a fit state to complete the voyage, even in case of particular average.

For article 6, it would be important to adapt a wording

more clear and complete, as to the acts of the persons who do not belong to the crew.

We have no remarks on articles 2, 3, 4, 5 and 7.

Naples, August 1904.

The Recorder
Prof. A. MARGHIERI
Chairman of the Italian Association.

ITALY

ITALIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REMARKS
on the Draft-treaty on Jurisdiction in Collision Cases

Happily, the solutions adopted in September 1902 at the Hamburg Conference, on the questionnaire prepared on a matter as important as Jurisdiction in Collision Cases, were only voted in first reading; M. Stubbs' proposition in this way was adopted by all the members present and so nothing was brought into danger.

In fact, the very great difficulties lying before the meeting, the differences of opinion. founded precisely on the differences between the laws of the various countries, would not allow a final resolution to be voted and the question to be considered as settled.

So, this question of Jurisdiction will come again before the Amsterdam conference, in the same conditions and with the same difficulties as formerly.

In order to succeed in our object, we may not allow ourselves to be transported by feeling, nor by the ambition to defend the provisions of our own national legislations; we must not base our reasonings upon the idea that questions arising from collisions should be decided better when judged by magistrates of our own country, and that these judgments would be rendered more easily there.

It will be necessary, to arrive at last to a resolution of this important question of Jurisdiction, either to find out a compromising formula of general interest; or to agree on a logical principle of law, and submit to this principle all consequences for limiting the number of tribunals having jurisdiction to try the principal actions relating to collisions, and towards all parties interested by such an accident, viz: charterers, underwriters of cargo, passengers and shipowners.

In his last digest on this matter, (Bulletin n° 21 of the French Association of Maritime Law) M. Autran suggested this form of compromise and promised to take up again the discussion of this argument at the next Amsterdam Conference.

He proposes to create an international tribunal; this would also assure the execution of foreign decisions.

In this way, all questions of non-competence would be avoided; if it seemed too difficult to create one single tribunal, and if it might seem inconvenient for some parties to appear before a tribunal which may be far abroad, several sections of this tribunal might be established in some of the most important commercial cities of the world, with power to judge, according to uniform rules and under a form everywhere the same, on all collisions happening, either in territorial or coast-waters, or on the high seas, between vessels of different nations; but having always to apply the personal rule of the shipowner for all matters as to which his civil liability is concerned.

This idea of an international tribunal was formulated at an international meeting, but it met with a strong opposition. This tribunal, it was said, would involve much expenses for the parties and would not be practical, especially on account of the delays in the solution of the causes.

Some pretended that it would involve for the different Sovereignties a renunciation and abdication to exercise their own jurisdiction and their power to judge.

But this fear is without any ground when we consider that the States themselves should conclude this convention and should themselves delegate representatives to exercise the right to judge. These judges should be committed to try the principal actions in the name of all the States contracting, for the very sake of rendering more simple and more sure to the parties interested in each State this justice which every State has an obligation to affirm and for which all the States owe assistance to each other.

In this way, there is only a delegation of powers because, for the sake of their subjects and for the sake of mankind, each State will contribute to the prompt solution of these matters interesting not only their own citizens, but also those of all other States.

When this convention will have been accepted, it may be admitted that all the ordinary tribunals of the different contracting or adhering States, will have also jurisdiction to allow provisional all conservatory measures, and to order inquiries which may be useful to the international magistrate for the solution of the principal action.

In this way, all fear of delay or of contradictory sentences, will disappear; there will only be one judgment on the principal action; another sentence will be impossible; the parties interested shall not have to fear to fight over again the whole debate in order to execute the decision obtained from this international tribunal, which decision would become rightfully enforcable in the territory of all the adhering States.

However, one single tribunal should not be established; this tribunal of first instance should be divided into some sections : two or three, no more — should be etablished in

the most important maritime cities of the World, and each section with a determined zone of jurisdiction Then, there must be also a tribunal of appeal or revision. To the parties interested, a double examination of the facts and their peculiar circumstances must be assured — We must not rely on a single judge for the appreciation of the liability, involving very grave consequences, and so a Court of Appeal should be resorted to for such questions as should require at least a second examination.

As soon as this dicision is given, the parties will have nothing further to do; they will be able to obtain everywhere inquiries on the fault of the captain, conservatory measures, the arrest of the ship in fault, if possible. There will be but one judgment on te principal action, no conflicts of jurisdiction The Governments of te different States will take care to delegate to this tribunal only magistrates having a special knowledge of these matters; the shipowner will feel in security when his own national law is applied as far has his personal lability is concerned.

If it were however impossible to arrive at this solution, we must examine what would be the best rule to adopt, in the present state of the legislations of the different nations on the basis of a judicial and logical criterium, without abandoning ourselves to the hazard and without going into researches of a casuistic nature.

This criterium consists in finding out the most exact connection between the facts and the territory, a connection submitting the collision to the territory, viz that the judicial relation which came in existence at sea by the collision, shall have to be controled by the nearest jurisdiction, or by that which may have the most immediate connection with the event.

This judicial affinity exists in the place where the collision occurred, or even at the first port of refuge, for, it is

precisely in these places that first inquiries are made, that the witnesses having been present to the collision are examined, that surveyors are appointed in order to fix the amount of damages : and the first port where the ship calls after the accident may be considered as the place of the accident, for there the ship must call after the collision, there damages must be repaired, there the declarations of the captains must be made and there the first acts of inquiry are passed.

But if it is just to limit the jurisdiction of the tribunals as to the merits of the action itself, and to leave aside those tribunals which would only have jurisdiction by chance, it is not necessary to except the tribunals directly and immediately connected with the accident ; it should be remembered that actions arising from a collision, are deriving precisely from a juridical connection of a particular nature having no relation at all with the contract existing before ; they depend only on a fact which involves jurisdiction for the judge of the place where the fact happens. An end would be put to all discussions by accepting an international jurisdiction to judge all collisions which happen in territorial or coast-waters ; but in the present position of the legislations, and as long as the above solution is not accepted, we cannot desire that the State within whose jurisdiction lies the place of the collision and to which they belong, should renounce its right of sovereignty and its power of jurisdiction and abandon to the judge of the defendant's domicile all faculty to judge the facts and the penal and civil responsibilities resulting from it.

For collisions occurring in territorial waters, the judge of the place of the accident is in the best position to do justice ; he may have direct and immediate proofs, and as he is to appreciate the responsibility of the party in fault,

as far as the delictuous nature of the facts is concerned, he must also have power to judge as to all consequences deriving from this liability, logically and juridicially, on account of the connection existing between these causes and effects.

On the other hand, those tribunals whose competency depends merely on hazard and would give sentence without any connection accruing out of the facts, should not have jurisdiction.

If we wish therefore to limit the number of competent tribunals for the principal action, we must necessarily not admit the jurisdiction of the *forum arresti ;* because, only by chance the ship has come to that place, and it should not be allowed to take profit from this hazard to grant to the judge of that place competency for collisions having no connection at all with his jurisdiction.

The same reasons as put forward in case of seizure of the ship in fault have still more ground in the case of seizure of another vessel belonging to the same shipowner or the case where bail was given to replace the vessel. If we do not admit jurisdiction for the judge of the port where the ship called first, there is no more reason to admit competency for the judge of the *forum arresti ;* no available arguments could be brought forward to that effect ; it will be always the application of the right of the strongest, which should on no account be admitted in an international agreement ruling jurisdiction as to an action considered as an action *in rem* by some laws, and as an action *in personam* by some other legislations.

By admitting the jurisdiction of the *forum arresti,* we meet with serious inconveniences ; in this way, several tribunals would have at the same time jurisdiction for the same facts and so we must again have the divergency of judgments, which we are trying to avoid.

There remains thus only a choice between the tribunal of the place of collision and that of the defendant's domicile.

The tribunal of the defendant's domicile may appear as the most sure and preferable to bring in an action. But this tribunal will never be able to decide at once, as might do the tribunal of the place of the accident; results of inquiries, minutes of trials of the witnesses shall arrive somewhat later, this judge will always consider in the same spirit as the inquiring judge will have done, this latter having taken up the matter according to his own ideas, and the whole may arrive even after translation by an inexperienced translator, who does probably not render the exact meaning of the witnesses.

The tribunal of the place of collision to the contrary is in the best position to give a sentence nearly immediately after the events, and to consider rightly the true facts and the evidence gathered at the spot of the accident itself. But nevertheless, we must admit that the tribunal of the defendant's domicile should have power of jurisdiction because the defendant can never refuse to be judged by the tribunal of his own country without giving raise to other suspicions, and one is always sure that the judgment obtained can be enforced.

As to defendant's domicile, this does not only mean the personal and real domicile of the defendant ; we have in fact to consider the facts with reference to the customs of the trade. The ship has also her domicile, either in the port where she is registered, or in the port where the shipowner, or the Company to which she belongs, reside. Therefore, under the term « domicile », we must include : either the personal or commercial domicile of the ship, or the place where the ship is registered.

An explanation is however necessary on a point which

may lead to serious consequences, as practice and jurisprudence attest : namely : if branch-offices of navigation Companies may involve jurisdiction for the places where these branches are established ; whether the defendant may be sued before the tribunal of a place where he has a branch, an office or an agency ?

In our opinion, and seeing that we must endeavour to limit as much as possible the tribunals competent for the principal action, we must only accept as commercial domicile of the defendant, when this defendant is a Company, the place where this Company has its head-office.

We think that art. 1 should be modified as follows :

« The action founded on collision can be brought exclusively at the option of the plaintiff :

« *A*. before the tribunal of the place of collision when the collision has taken place in territorial waters appertaining to the contracting States.

« *B*. Before the tribunal

» *a*) of the personal or commercial domicile of the owner of the defendant ship.

» In case where the defendant is a Company, the action can be brought before the tribunal of the place where the Company has its head-office.

» *b*) of the port where the ship is registered. »

.˙.

It should however be added that in the cases provided for in art. 1 littera A. the national law of the shipowner shall always be applied as far as concerns limitation of liability, « fins de non recevoir », prescription, abandonment of the ship and the freight, as it is specially on this that nowadays the maritime law is founded. The shipowner must be ruled by his personal law, always and

everywhere : because it is that law which limits his liability and rules as well the powers entrusted by him to the captain. And as the shipowner will be assured to be always judged according to his own national law, he will not have to complain when judgment as to his civil liability will be given by the judge of the place of collision, even at the same time or jointly with the penal judgment against the captain in fault.

*
* *

Art. 2. corresponds to the principles of law generally admitted so that it is just to extend to the judge of the principal action the right to decide on counterclaims brought in against the claimant : this must be on account of the connection beween those actions.

This same reason should also involve jurisdicton for the judge of the principal action as to regresses against third parties (appels en garantie). This actions presupposes a connection depending on the same facts, or having reference to the same object as that of the principal action.

It cannot be said that an action « en garantie » forms one *ex integro* against a third person, trying to deprive same from his natural judges; because, if once an international convention is agreed upon, it must include in his provisions the means to bring together before one magistrate all that which relates to the same collision and all her consequenses; to save time, judicial costs, to avoid divergency of judgments, make it a necessity that all wich belongs to the same object and can be decided upon jointly, be concentrated before the same magistrate and decided by him under uniform principles.

We hope therefore that art. 2 shall be accepted with this addition :

« The tribunal competent to take cognizance of the principal action, shall be equally competent to determine the counterclaim brought by the defendant against the claimant by reason of the same collision, and even the regresses against third parties (demandes en garantie) which can be decided upon at the same time.

* * *

On art. 3, there are no modifications, as the national laws themselves fix and affirm the personal domicile of the defendant, of te ship, or of the Company.

* * *

The object of art. 4 should be to avoid contradicting judgments; but we think that, such as it now stands, this article fails to its object. It is quite just that only one action may be brought for the same collision; but seeing the progresses made up till no as to legislation and the easy ways of communication, the problem of the duration of the lawsuits should be taken up as to international legislation, and the principle should be affirmed with courage : « *that once an action on the same object being* » *brought before one of the tribunals having competency to* » *judge on the principal action it is forbidden to bring in* » *another action.* »

In these cases, jurisdiction will be determined by the most diligent and one shall not depend upon the good will of the defendant to obtain execution of the judgment given.

In such way, the defendant might make the whole a useless thing.

But all must be concentrated before the same judge; it

must be stipulated that as soon as an action for the same collision has been brought in, another action may not be introduced before another tribunal equally competent, in order that all contradictory judgments be impossible.

And when, by international agreement, we shall have stated what tribunals are exclusively competent for the principal action, when all the contracting States shall have granted to each other the advantage of reciprocity, there will be no more reason to have the question of jurisdiction and *exequatur* depending on the good will of the defendant. An action having once been brought before a tribubal admitted as being competent to judge on the principal action, no other actions shall be permitted; the judgment which will be given shall be respected and executed, because this judgment shall have settled the matter definitely.

If we do not come to that, we shall never succeed to avoid contradictory judgments.

This confirms once more that it will be necessary to limit strictly the number of tribunals having jurisdiction for the principal action; it is necessary that the defendant cannot escape to this jurisdiction; and this is to be found at the tribunal of the place of collision and of the defendant's domicile; because, for the reasons already explained when examining art. 1 of this draft-treaty, the defendant will have no reasons to decline their judgment.

But as soon as the action has been brought before one of these tribunals, by writ regulary served to the defendant, no other action should be admitted and the defendant should not any more remain arbitrator of the position.

Therefore, in article 4, the following words ought to be suppressed : « *provided however that he has been satisfied by* » *the defendant in accordance with judgment obtained.* »

Art. 5 as it stands, raises no remarks; if the tribunals stated under art. 1 are competent to judge on the principal action, they are necessarily competent to order provisory, conservatory and urgent measures, to order inquiries, the appreciation of which shall be reserved until the moment where they will have to decide on the action herself and on the responsibilities.

* * *

Art. 6 relates to provisional measures.

Of course, though it be just to limit the tribunals having jurisdiction on the principal action, it will be necessary to extend the number of the tribunals competent to order conservatory measures. If we must give to the defendant guarantees for the judgment itself and provide for his protection, this is only possible by assuring also to the victims of the collision the means to realise their expectations.

However, when providing for conservatory measures, and specially for the seizure of the ship, we should not lose out of sight that there are ships charged with postal service, whose seizure must be avoided for the sake of the public's interests; the necessity of a speedy transmission of correspondence and the impossibility to supply it by other means, does not allow to keep back a postal vessel. On the other hand, those who suffered damage do not desire to allow their security for reimbursement of te damage to escape.

It is true that art. 9 of the draft-treaty states that the competent authority designated by the national law shall have to order such bail as necessary to be given; that the formalities to be complied with are regulated by the national laws, and finally, that the owner of the seized vessel may

demand the withdrawal of the arrest against sufficient bail being given. But if the seizure may not be ordered, on account of the special service effcted by the ship, a special agreement on this point is necessary, and it must be stipulated : that in such cases, the tribunal of the port where the mail vessel will be found may always require from the shipowner sufficient bail; and that this order to give bail shall be always inforcable at the place of the shipowners' domicile or legal domicile of the ship, excepted in case another bail was ordered and given. Naturally, if bail has already been given it would not be just to require further guarantees.

In addition to these remarks, art. 6 needs no modifications.

*
* *

As it has been remarked at the Hamburg Conference, the question of the exequatur is an indispensable corollary of the resolutions on the question of Jurisdiction. Of what use should it be to admit or refuse jurisdiction for this or that tribunal when such a judgment must remain worthless. If the judgment cannot be enforced all, resolutions on Jurisdiction are quite useless.

It is therefore necessary to take up courageously the question of execution of foreign judgments.

This is the wish of the Italian Association and they hope that to the Draft-treaty on Jurisdiction in Collision Cases (which they accept with the above modifications,) there be added a further article relating to the execution of the decisions.

This article might be as follows :

« Definitive judgments having become irrevocable will » be enforcable in the other contracting States by decision

» of the Court of Appeal or Court of Revision of the place
» of execution, which Courts shall have to state :

» 1° that the judgment was given by one of the tribunals
» indicated under art. 1 (*of the proposed draft-treaty*).

» 2° that it was given after « due summons to the parties ».

» 3° whether the parties appeared into Court or defaulted.

» 4° whether the judgment contains a sentence enforcable
» within its own jurisdiction, or apparently contrary to the
» rules of common order. »

F. MIRELLI,
Recorder.

ITALY

ITALIAN ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

REPORT

on Property of Ships, Maritime Mortgage, Rights in rem

General question

How should be remedied the divergency between the various laws as to Maritime Ownership, Maritime Mortgages, privileged Rights and Rights in rem: by way of unification of the different legislations, or by application of the law of the flag?

The sole and true remedy to the divergency existing between the various legislations as to Ownership, Maritime Mortgage, privileged Rights and Rights *in rem*, is unification of the legislations.

The application of the law of the flag would mean only the provisory adoption by the international law, of a compromise in order to avoid, as much as possible, conflicts of law, and until general unification of laws be arrived at.

Special question

I

Should exceptions to the law of the flag be admitted as to Rights in rem? — Does, for instance, the law of the flag apply to such debts has have arisen in the country where the vessel is seized and sold? Does it apply to the form of the acts?

If, as to Rights in rem, and namely for the classification of privileged rights, the law of the contract was followed, the conflicts between creditors of different countries might raise difficulties insuperable, and so the law of the flag is still the surest and the most practical. There is further no reason why the same law should not be applied to the debts arisen in the country where the ship was arrested and sold.

The application of the law of that country would raise the very conflicts which we are endeavouring to avoid.

The form of the acts must always be ruled by the law of the place. *Locus regit actum.*

II

Change of nationality. — How shall conflicts be ruled where the ship has changed nationality?

In principle, the fact of the ship changing nationality should not prejudice the rights existing before this change occurred. The system adopted by the Italian Code on Marine Trade seems the most convenient to guarantee the rights of the creditors.

The provision embodied in art. 48, paragraph 2, is as follows :

« No Italian ship may be sold to a foreigner who is not in the conditions required to become owner of Italian ships, unless the seller be previously authorized to abandon the Italian flag.

This authorization is granted, in the Kingdom, by the Maritime Autority, and in foreign countries, by the Consul, after the documents on board (nationality-certificate and muster-roll) and the log-book have been delivered. »

« If liens or bottomry bonds are registered on the certificate of nationality of the ship, or when opposition is made by privileged creditors, the Maritime Authorities or Consuls shall refuse the authorization to change nationality, and a sale of the ship under such conditions, howsoever it have been executed, shall be of no value.

III

Shall the law of the flag extend to the Rights in rem charged on the freight and cargo ?

The privileged rights on the freight and the cargo, as well as those on the ship, arise principally from the necessities for which is to be provided in order to arrive at the common object, viz, the completion of the voyage.

Therefore, it is conform to the reason that the law of the flag shall rule, not only privileged rights on the vessel, but also those on cargo and freight, because cargo and freight remain such only as long as they are on board the vessel, with which there is identity of interest and risk.

Besides, as the cargo is in most cases composed of goods belonging to persons of different nationalities and which must be delivered in countries ruled by diverging

laws, there would be an insuperable complication in the settlement of the different interests if the law of the flag was not applied.

IV

How far should extend the Maritime Mortgage? Shall it include the freight?

Maritime Mortgage may only extend to the ship, her rigging, her tackle, arms, ammunitions, provisions and boats; shortly, to the ship and to all appliances included in the permanent service of the ship, though they may be temporarily separated from it.

It may not extend to the freight, as the freight is not an accessory of the ship, but the hire of the vessel, or better, the produce of the maritime venture, and as such, it may be charged upon with privileged rights, either by the law, or by the will of the parties (constitution of the pledge).

V

To what debts should the law allow a privilleged right on the sehip, at what terms, during what period and in what rank?

Privileged debts on the ship must be limited, as much as possible, to those arisen for the carrying out of the undertaking and for the safety of te ship.

As to Maritime Privileged rights, the Italian Code of Commerce contains some provisions deserving to be explained before the Conference.

Division IX of book II, treating of Navigation and Maritime Trade, is divided in 4 chapters, the first of which contains general provisions and the other state the rank of privileged rights on the cargo, on the freight and on the

ship, besides the rules *re* the conditions of validity and duration of the privileges.

In the general rules, it is provided, a. o. :

a) that maritime privileged rights rank prior to all other general or special privileged rights on movables established by the Civil Code (1).

b) that in case of damage to, or diminution of, the object of the privileged right, this latter is available on that property which remains or is saved.

c) that in case the property charged should prove unsufficient, privileged debts of the same rank are paid in proportion to their amount, when they arose in the same port. But when after the vessel having navigated again, such debts arise later on, these latter rank prior to those existing previously.

Articles 671, 673 and 675 state what are the privileged debts on the cargo, on the freight and on the ship and in what order they are classified.

In first rank are :

judicial costs ;

and further the indemnities and remunerations for salvage due with reference to the last voyage.

Wages of captain and crew rank in third order on the freight (for the voyage during which the freight was earned) and they rank seventh on the ship for her last voyage.

Contributions on general average are classified in fourth rank on the freight, in sixth rank on the cargo and in the eighth rank on the ship

Debts contracted by the captain for the necessities of

(1) The provision would be juridically more exact by saying : *on movables*, without mentioning the civil Code, because Maritime privileged Rights must also rank prior to those of the Code of Commerce.



the ship, during the navigation, have the eighth rank on the cargo, the seventh on the freight and the ninth on the ship.

Premia for insurance rank seventh on the cargo, fifth on the freight and tenth on the ship. (1)

The last rank on these three items is attributed to debts arising in virtue of a bottomry bond or in the form of a pledge, besides those contracted by the captain during the voyage, for the needs of the ship and the carrying out of the venture.

Besides the above privileged rights, there are still others proper to each of the abovenamed three items, viz :

On the cargo : (3rd) rank, custom-duties ; (4th) carriage and discharging costs ; 5th) rent of the stores where the discharged goods have been deposited ;

On the freight : (7th) indemnities due to the freighters or consignees for non delivery of the goods loaded, or for damage suffered by fault of the captain and crew during the last voyage ;

On the ship : (3rd rank) navigation dues ; (4th) salary of the pilots, wages of the guardian and expenses for guardianship of the vessel after it has come into port ; (5th) store rent for the rigging and tackle of the ship ; (6th) expenses for keeping in good order the ship and her rigging after the last voyage and her coming into port ; (11th rank) indemnities due to the afreighters for non delivery of the goods loaded, or for average suffered by fault of the captain and crew during the last voyage.

---

(1) Privileged right for the insurance premium should be allowed only by those legislations which admit the privileged creditors to exercise their privileged rights on the amounts due, in case of disaster, by the underwriters.

As to the duration of the privileged rights, the Italian legislator establishes short delays.

Privileges on the cargo are lost when the action is not brought in within a fortnight after the discharge and before the cargo has gone in the hands of third perons (art. 672).

Privileged rights on the vessel, — without prejudice to the general mode of extinction of obligations, — are lost:

a) by judicial sale, after payment of the amount on which the privileged rights are transferred;

b) in case of voluntary sale, when a delay of three month has elapsed.

The extinction does not happen towards the privileged creditor who sued the buyer in justice, before expiration of the delay, in order to have his privilege enforced.

This is, briefly, the system of the Italian law, whose provisions as to this matter are, notwithstanding some imperfections, more complete and scientifically grounded than those of several other branches of maritime law.

When viewing uniformity of legislations, the principles to which we should rally, might be the following:

I. — A privileged right should be allowed:

a) in the first place, to the debts which have their origin in the necessities of the venture;

b) in second place, to debts for expenses made for keeping in good order the ship and the cargo, after the voyage;

c) thirdly, to debts for damages based on the liability of the shipowners for the acts of the captain and crew.

II. — As to classification of privileges, it should be stated:

a) that debts of the last voyage must rank prior to those of the former voyages;

b) that, as to debts of the last voyage, those of the first category (having their origin in the necessities of the

venture) must rank prior to those of the two other classes, and between the debts of the first category, the last must rank prior to those anterior in date;

c) that maritime privileges must be submitted to a short prescription.

AUSTRIA

AUSTRIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

I

Conflicts of Law as to Property in Ships, Mortgages and Rights in Rem

On these matters, the Austrian Association refer to the Report presented to the Hamburg Conference in 1902.

In that Report, we have clearly stated that the legal lien on the vessel granted by decree of the judge must, in every respect, be placed on the same rank as the maritime mortgage.

We also pointed out that privileged credits based on maritime mortgage or on rights in rem, must remain valid, even in case of volontary sale of the ship, provided that the creditor takes his regress within a certain delay, failing which his right will be foreclosed.

As it may happen easily that the creditor is not aware of the sale of the ship and that so his right would be foreclosed without there being any fault on his side, and without his being able to defend himself against this foreclosion, we think it convenient that the delay of prescription should begin from the day when the mortgagee or privileged debtor was advised of the transfer of the property.

II

Jurisdiction in Collision Cases

The draft-treaty prepared by a special commission, with the deliberations of the Hamburg Conference as a first reading for a basis, is almost entirely conform to the wishes expressed in the report of our Association to the above conference.

We confirm the principles proposed at that date and are of opinion that the draft-treaty should be adopted such as it stands.

There is but point on which our opinion differs, and it is only secondary. In our Report to the Hamburg Conference of 1902, we expressed the opinion that, in collision cases, it would be proper to give jurisdiction to the judge of the place where one of the vessels, or the crew of one of the ships, sought a refuge immediately after the collision.

This *forum* was not adopted by the Hamburg Conference, nor is it by the draft-treaty of the Commission. Seeing the reasons why, at a very great majority, jurisdiction in collision cases was restricted as specified in the draft-treaty, and considering that, at all events, an arrest of the ship may also give jurisdiction of the port of refuge, we are inclined to drop this juridiction of the tribunal of the place of refuge.

III

Limitation of Shipowners' Liability

The draft-treaty submitted was prepared by a Special Commission on basis of a resolution of the Hamburg

Conference and with reference to the discussion of the former conferences at Londen and Paris.

The draft-treaty endeavours to embody an agreement between te continental system and that of England.

In art 1 to 3, it states rules which may be considered as a fusion of the principles ruling Shipowners' Liability in the Frensh Law and in the law derived from this latter, which recognize the right of abandonment, on one side, with the principles of the German law, limiting the liability of the owner to the ship and freight, on the other side.

But afterwards, in art. 4, the draft-traety makes a concession to the English Law by allowing the shipower to free himself from all further liability by paying £ 8 per gross ton of his ship.

This compromise is a consequense of the wish to establish an agreement between the different principles of the continental system and the English Law, which latter Englishmen will not abandon.

We are however of opinion that by adopting different rules from contrary legislation-systems, we are endangering the clearness and the simplicity of the law and causing a certain confusion. The provision of art. 4 is a contradiction with those of the former articles. A ship may be worth more than 8 £ per ton, and her owner, when making use of the option allowed to him by art. 4, will succeed to deprive creditors of part of his sea going property (*fortune de mer*) whilst according to the continental law, these latter have the right to pay themselves out of the whole of the ship's value.

We are therefore of opinion that it would be better to abandon the option of art. 4 and to keep to the clear and plain principle that the shipowner is liable up to the whole value of his ship and her freight.

Some articles of the draft-treaty ought to be clearer in order to avoid doubt.

In art. 1, littera *a)* it should be expressed clearly that the owner is liable on the whole net freight, even when part of this freight had been paid in advance or is « due, lost or not lost ».

Art. 2 speaks of option to abandon, without there having been given a previous explanation as to when and under what formalities the shipowner is entitled to effect this abandonment.

It would be necessary to explain very neatly in a special article to be placed between art. 1 and art. 2, the basis on which the right of abandonment is founded and the manner in which it may be exercised.

In art. 6, it should be clearly explained that these rules also apply to the liability *ex contractu* of the shipowner.

JAPAN

JAPANESE ASSOCIATION OF MARITIME LAW

To the International Maritime Committee,

I beg to send you herewith the resolutions of our Association as to the matters on the agenda of the Amsterdam Conference.

1. *Conflits of law as to property in ships, mortgages and rights in rem.*

On this matter, our Association maintain the Report which we sent you for the Hamburg Conference.

2. *Jurisdiction in collision cases.*

As to this question, the opinion of our Association is quite in agreement with the provisions of the draft-treaty.

3. *Limitation of shipowner's liability.*

Our Association have a few remarks to put forward on this subjects. We are giving these remarks hereafter.

We are, Dear Sirs,

Yours very truly.

K. UCHIDA.

Limitation of shipowner's liability.

The Japanese Association propose :

1. To strike the word *net* in article I b) of the draft-treaty ;

2. To modify paragraph 6 of the same article I as follows :

By freight is meant the gross freight and passage money, even if paid in advance.

3. To strike the whole of art. 4 of the draft-treaty.

CONFÉRENCE D'AMSTERDAM

COMPTE RENDU

AMSTERDAM CONFERENCE

REPORT

Ouverture de la Conférence
Opening of the Conference

SÉANCE DU MERCREDI, 14 SEPTEMBRE 1904
SITTING OF WEDNESDAY, SEPTEMBER 14th 1904

SALLE DE LA SOCIÉTÉ « NATURA ARTIS MAGISTRA »
ROOMS OF THE « NATURA ARTIS MAGISTRA » CLUB

Présidence de M. Beernaert
Mr. Beernaert in the chair

M. E. N. RAHUSEN (Amsterdam) :

Messieurs et chers collègues,

Au nom du Comité maritime des Pays-Bas, je vous salue. Je vous remercie d'avoir voulu quitter vos montagnes et vos plaines pour prendre part à nos débats. Je sais que vous avez tous à cœur l'uniformité du droit maritime puisque vous jugez que c'est une chose nécessaire, indispensable pour la navigation et le commerce.

Vous aurez à élire un président pour la conférence, sur la proposition de votre Bureau Permanent, mais avant que cela ait lieu, j'ai cru de mon devoir de vous saluer et de vous remercier pour votre venue dans la capitale des Pays-Bas. (*Applaudissements*).

M. A. Beernaert (Bruxelles). Je mets un vrai plaisir à remercier, en votre nom, notre fidèle ami Rahusen des paroles de cordiale bienvenue qu'il vient de nous adresser.

Nous savions d'avance quel accueil nous était réservé dans cette grande et illustre cité maritime, mais on ne pouvait mieux le dire qu'il ne l'a fait. La première des éloquences, c'est l'éloquence du cœur et notre ami Rahusen y est passé maître.

Chers collègues, voici la sixième conférence internationale que nous organisons et nous pouvons constater avec un certain orgueil que leur succès va en croissant.

En 1897, à Bruxelles, six pays seulement se trouvaient représentés. L'année d'après, en 1898 à Anvers, il y en avait sept et à Londres en 1899, ce nombre se montait à neuf.

Il y en avait onze à la conférence de Paris, en 1900, et treize l'année suivante à Hambourg.

C'est encore le chiffre de cette année : treize associations nationales se trouvent donc fédérées et parmi elles, nous avons le droit de dire que figurent les pays dont l'importance commerciale ou maritime est la plus grande.

Toutes ces associations nationales nous ont envoyé ici des sommités, soit du monde de la science, soit du monde des affaires et c'est avec plaisir que je vois ici presque tous nos amis de la première heure. A tout seigneur, tout honneur. Parmi nos hôtes, nous voyons tout d'abord Monsieur Asser en qui la conférence sera unanime à saluer avec un véritable plaisir le nouveau ministre d'État. Puis, c'est notre ami Rahusen que votre Bureau Permanent vous proposera tout à l'heure de nommer président du congrès de cette année.

Puis encore, M. Loder, l'une des sommités du barreau de Rotterdam et M. Asser fils qui occupe une si grande place au barreau d'Amsterdam. Et puis bien d'autres encore.

Nous avons par contre à déplorer la mort récente d'un autre de nos collègues de la première heure, M. Boissevain, directeur de la plus puissante compagnie de navigation des Pays-Bas et que la mort est venue prendre au moment même où il s'occupait de nous et où il organisait la réception d'aujourd'hui.

Parmi nos amis anglais, si malheureusement Lord Alverstone, Sir Walter Phillimore, Sir John Gray Hill et Mr. Douglas Owen nous font défaut, et si Sir John Glover et Sir Alfred Jones, contre leur attente, se trouvent au dernier moment empêchés d'être des nôtres, ce n'est pas sans nous avoir prodigué de nouvelles et actives marques de sympathie ; et nous avons d'autre part le plaisir de compter dans nos rangs M. Mc Arthur, l'éminent représentant de Liverpool au Parlement anglais, M. George G. Phillimore, Secrétaire Général de l'International Law Association, M. Stanley J. Mitcalfe, Secrétaire de la North of England Steamship Owners Association, et bien d'autres encore.

Pour la première fois cette année, le Barreau anglais dans son ensemble a cru devoir se faire représenter officiellement parmi nous et nous a envoyé comme délégués son vice-président, Mr. English Harrison, et un autre membre de son Conseil, Mr. Acland. C'est une nouvelle conquête à enregistrer à notre actif.

Parmi nos amis de France, presque tous sont là aussi, et d'abord M. Lyon-Caen, dont le concours, il me permettra de le lui dire, nous vaut une armée (*applaudissements*) ; M. Autran, le président actuel de l'Association française; c'est aussi M. Govare, du Barreau de Paris, c'est M. René Verneaux, des Messageries Maritimes.

L'Allemagne n'a pas été moins fidèle au rendez-vous et je salue avec bonheur la présence de M. le Dr. F. Sieveking, l'éminent président de la Haute Cour hanséatique, du très

estimé Président Martin et de M. Ulrich, Secrétaire Général de l'Internationaler Transport Versicherungs Verband, encore des amis de la première heure.

L'Autriche, la Hongrie et l'Italie ont pris, elles aussi, la tâche à cœur et nous sommes heureux de voir ici, parmi les représentants pour l'Autriche, Mr. Georges Minas, membre du Conseil d'Administration du Lloyd autrichien ; pour la Hongrie, M. Coloman de Fest, vice-président du Gouvernement maritime hongrois ; pour l'Italie, M. le Professeur A. Marghieri, de l'Université de Naples, M. le Duc Mirelli, Président du Tribunal de Bénévent, et M. le Professeur Berlingieri, de l'Université de Gênes.

Les autres Associations ne sont pas non plus restées inactives. Les pays scandinaves nous permettent de constater la présence de Mr. le Minister d'Etat Bramsen de Copenhague et de saluer d'anciens et grands amis en MM. le Dr. Oscar Platou, de Christiania, le Conseiller de Gunther, de Stockholm et M. Hindenburg, avocat à la Cour Suprême de Copenhague. Comment ne pas constater aussi que la Russie, en la personne de l'éminent M. de Martens, ne manque pas de s'intéresser à nos travaux et a été une des premières à adhérer à la conférence diplomatique dont, à notre demande, le Gouvernement belge a pris l'initiative ?

Quant aux pays d'outre-mer, les États-Unis qui, par suite de la difficulté des distances, ne sont pas représentés ici, et le Japon qui s'intéresse à tous les problèmes sollicitant l'activité internationale et qui nous a envoyé un délégué, ne cessent de nous témoigner leurs sympathies.

Pour nous, Belges, je pense que nous sommes à peu près au complet ; mais il en est un, et certainement un des plus illustres qui nous manque. Il a tenu néanmoins à ce que je dise à la Conférence que si sa présence ici n'est pas

possible, il est de cœur et d'âme avec nous : c'est le Baron Lambermont. (*Applaudissements*). L'âge n'a pas de prise sur cette robuste organisation de travailleur. Il sait tout et il se souvient de tout. Aussi j'en suis sûr, en réponse au souvenir de lui qu'il m'avait chargé d'évoquer à cette assemblée, je suis persuadé que vous m'autorisez à lui dire que vous aussi, vous vous souvenez de lui.

Messieurs, quelques mots encore, si vous le voulez bien, au sujet de notre œuvre en elle-même.

Cette œuvre a cette fortune rare de n'avoir ni adversaires, ni contradicteurs ; elle n'est pas discutée et elle ne pourrait l'être, soit par les théoriciens, ni par les hommes de la pratique, qui pressentent tout le bien qu'ils peuvent en attendre. Comment méconnaître l'avantage énorme que réaliseraient ses efforts : une seule et même loi venant réglementer d'une manière suprême les choses de la mer. On s'est occupé à diverses époques de remédier à ces nombreux conflits de lois qui sont inévitables sous le régime actuel. Mais de quel autre avantage serait cette uniformité d'une règle universelle qui viendrait jusqu'à supprimer la possibilité de semblables conflits ! Non seulement, nous n'avons pas de contradicteurs, mais nous avons même de puissants amis, plus spécialement parmi la presse et puisque c'est en Angleterre surtout que nous rencontrons encore quelques contrariétés, — et ce mot n'est pas absolument juste ; hésitations serait plus dans le vrai, — qu'il me soit permis de rappeler que les journaux spéciaux sont des nôtres : la « Shipping Gazette » de Londres, le « Journal of Commerce, » de Liverpool, ainsi que les grands journaux anglais, tels que le « Times », le « Manchester Guardian », etc.

D'autres Associations nous assistent et ainsi notamment l'International Law Association de Londres, au précieux concours de laquelle je me plais à rendre hommage et

l'Association de la Marine qui, dans sa dernière réunion de Lisbonne, nous a voté des félicitations et des encouragements. Voilà de grandes forces, et cependant notre tâche n'est pas aisée. Elle a plus spécialement à faire avec ce genre de difficultés que l'antiquité symbolisait par la lutte du guerrier contre le nuage : avec l'impalpable, et ce n'est pas le moindre adversaire.

Déjà, il me souvient qu'en 1888 à la conférence de Bruxelles, — qui dans une certaine mesure a été le prologue de notre société, — le Baron Lambermont disait avec son expérience consommée : « Je vous attends au moment où il faudra passer à la réalisation, au moment oú il faudra saisir les Puissances intéressées de vos résolutions », et il ajouta tristement : « que de vœux dorment dans les cartons ! que de choses utiles et bonnes les Puissances sont venues empêcher ». Il avait vu juste.

Cependant, nous avons marché dans la voie que lui-même approuvait. A l'origine, avec cette conscience d'une idée nouvelle et fort jeune, certains avaient cru qu'une seule et grande association internationale pourrait arriver à atteindre le but que nous nous proposions.

C'était trop d'ambition et l'on s'en est bientôt aperçu. Aujourd'hui, les treize associations nationales fédérées ne marchent que pas à pas, ne mettant jamais les pieds sur un terrain dont la solidité n'a été reconnue d'avance. C'est ce qui s'est fait notamment en matière d'abordage et d'assistance. Un accord complet s'est établi à Hambourg, sous la présidence de M. Sieveking et c'est le Lord Chief Justice d'Angleterre, lui-même, Lord Alverstone, qui a présidé la commission qui avait été chargée de donner une forme législative aux propositions arrêtées dans nos sessions antérieures. Le Gouvernement belge, saisi de ces propositions, a bien voulu prendre l'initiative de convoquer une conférence diplomatique afin de leur donner la forme d'un



traité international ; mais si des adhésions nombreuses et empressées lui sont venues, il s'est heurté par contre à des résistances passives et jusqu'à un certain point inexplicables, puisqu'il s'agit, non pas de se lier d'avance, mais de consentir à discuter, ce qui semble être la moindre des choses. Notre ami et dévoué secrétaire-général Louis Franck vous parlera tout-à-l'heure de ce sujet important avec un peu plus de connaissance que moi. Il pourra vous dire que cependant, l'accord international qui s'établirait, rien que sur les objets dont je vous ai parlé, constituera déjà un énorme avantage.

Notre vice-président, Monsieur Charles Le Jeune, constatait récemment, si je me rappelle bien, que d'après le Bureau Véritas, rien que pour l'année 1903, et rien que pour les navires à vapeur, il y avait eu 2136 sinistres majeurs, parmi lesquels 526 abordages. Quant aux cas où il y a eu assistance maritime, on ne les a pas notés et il n'en existe pas de statistique; mais, ils sont infiniment nombreux et il n'y a pas de jour que les journaux spéciaux ne relèvent l'un ou l'autre.

Nous voyons donc des milliers de conflits aboutir à autant de procès, à propos desquels chaque fois s'engage un débat préalable sur la loi qu'il faut appliquer ; et chaque fois ce sont des habiletés de procédure, — et parfois aussi des habiletés de chicane, — également interminables.

Cette énorme nuisance, faut-il le rappeler, c'est plus spécialement l'Angleterre qui en souffre, par cela seul que sa marine marchande, énorme, représente à peu de chose près la moitié de la marine du monde, soit 16,850,000 tonnes. Et cependant, chose étrange, c'est de là précisément que vient la résistance. Elle ne s'explique pas même par un culte excessif, exclusif, exagéré, de la loi anglaise, car il ne dépend pas de l'Angleterre que la loi de ce pays soit appliquée à la plupart des sinistres. Chacun le sait : si

l'Angleterre peut appliquer la loi anglaise dans tout ce qui se passe devant ses tribunaux, il n'en est pas ainsi pour le nombre bien plus considérable de causes qui se jugent ailleurs. Là, c'est la loi du lieu qui règle les droits des parties. C'est notamment le cas dans le pays auquel j'appartiens pour ce qui se passe dans l'Escaut. Plus de la moitié des conflits qui s'élèvent à propos d'abordage ou d'assistance dans les eaux belges, plus de la moitié concerne des navires anglais ; jamais, on ne leur applique la loi anglaise.

Donc, je le répète, l'application d'une loi uniforme présenterait par dessus tout d'énormes avantages pour l'Angleterre qui jusqu'à présent ne veut pas même consentir à discuter et à examiner les propositions du Gouvernement belge, et cela cependant dans des conditions qui semblent bien favorables, puisque les conclusions auxquelles vous vous êtes arrêtés à Hambourg et dont la formule a été rédigée avec le concours de Lord Alverstone, et de Sir Walther Phillimore, l'éminent juge qui préside l'International Law Association de Londres, sont exactement l'adoption de la législation anglaise en ce qui concerne l'assistance maritime et qu'il n'y a que quelques légères différences en ce qui concerne l'abordage.

N'est-ce pas vraiment un peu cette lutte contre le nuage dont je parlais tout à l'heure ? Je ne puis pas mieux la définir. Je pense, ou plutôt j'ai la conviction que quelque grandes que soient les difficultés, nous parviendrons à les vaincre ; j'ai la conviction que ces conférences aboutiront à l'adoption de règles uniformes dans les différents pays et je suis convaincu qu'une fois que ces règles auront été adoptées par les autres pays, on viendra à nous après avoir refusé de discuter. (*Applaudissements*).

Messieurs, j'ai l'honneur de vous proposer, au nom du Bureau Permanent, d'élire comme président de la conférence de cette année notre ami Rahusen. (*Appl.*)

Je le prie de bien vouloir prendre la présidence.

Présidence de M. Rahusen.
Mr. Rahusen in the chair.

M. Rahusen :

Messieurs et chers collègues,

Appelé par vos acclamations à la présidence, je commence par remercier M. le Bourgmestre d'Amsterdam de l'honneur qu'il nous fait d'assister à nos travaux. Je remercie aussi Monsieur le Ministre de la Justice, qui veut bien témoigner de ses sentiments pour notre œuvre par la délégation d'un haut fonctionnaire de son département.

Si je comprends un peu, Messieurs, le temps où nous vivons, il y a une tendance qui ne s'est jamais manifestée d'une manière aussi précise et aussi forte : c'est l'esprit de solidarité entre les peuples. Dans le vieux droit romain, un étranger ne pouvait guère aspirer à une position juridique. Et que lisons-nous dans nos codes modernes ? « L'étranger est assimilé aux nationaux dans l'exercice des droits civils ». Il y a encore quelques exceptions, mais qui disparaissent de jour en jour. Quant à moi, j'appelle cela un progrès, et un progrès immense. Et si cette tendance se manifeste pour le droit civil, elle est d'autant plus urgente pour le droit maritime et commercial, car avouons-le, Messieurs, pour la navigation et le commerce maritime, le monde entier n'est qu'un seul pays.

Il y a un proverbe anglais qui dit si bien : *the seas but join de nations they divide.* (Les mers ne font qu'unir les nations qu'elles séparent).

Est-ce que le droit maritime est en conformité avec cet état de choses ?

Décidément : *non !*

Un armement qui a frèté son navire pour un port d'ordre ne connaît pas et ne peut pas connaître le droit qui sera appliqué au déchargement du navire, au fret, aux surestaries, et à maintes autres questions.

Prenons le cas où un armateur a frèté son navire pour Gibraltar, pour décharger dans un port de l'Angleterre ou du Continent, ce qui est, comme vous savez Messieurs, une clause bien usitée. Dans ce cas, l'armateur ne sait pas et ne peut savoir s'il sera soumis au droit français, anglais, au droit belge, au droit hollandais, au droit allemand ou au droit scandinave. Et cependant, nous savons que ces droits sont différents sous bien des rapports.

Nos conférences sont appelées à faire disparaître ces différences qui pour le juriste, l'historiographe du droit, ont un certain charme, on ne peut le nier, — mais qui pour l'armateur, les créanciers, les courtiers de navires, sans oublier l'assureur, sont un véritable fardeau, une difficulté quotidienne.

Ce n'est pas la première fois que la diversité des lois et des coutumes dans le monde maritime a donné lieu à des conférences internationales. C'était en ce même mois de septembre de l'année 1860, — il y a donc 44 ans, — que la première tentative a été discutée dans le grand centre de commerce de l'Ecosse, dans la ville de Glasgow, pour apporter l'uniformité dans la matière de l'avarie grosse. J'étais jeune encore et maintenant, je suis, je crois, le seul survivant de cette conférence, qui était présidée par Lord Brougham. Nous n'avions au commencement pas beaucoup de confiance dans notre œuvre, car nous voyions de l'opposition de toutes parts. Le Lloyd's anglais s'opposait énergiquement au mouvement qui venait de paraître et bien des conférences se sont passées à Londres, à York et à Anvers, avant qu'on pût s'apercevoir qu'on gagnait du

terrain. Il fut dû à l'esprit d'un grand habitant de la ville de Brême, M. H. H. Meyer, de comprendre le premier comment on pouvait réussir, c'est-à-dire par le moyen d'un contrat entre le navire et la cargaison, en insérant dans les charte-parties et les connaissements la clause : *General Average if any, to be settled according to York & Antwerp rules.*

Depuis ce moment, la cause était gagnée et bientôt on vit cette clause dans les charte-parties anglaises.

Certes, nous ne pouvons pas appliquer ce moyen au champ plus vaste qui nous occupe. Il n'y a pas de contrat entre deux navires qui s'abordent. La responsabilité émanant d'un abordage ne trouve pas son origine dans un contrat, mais dans la loi, dans le principe universellement reconnu que celui qui cause un dommage à autrui, doit le réparer. Et cependant, dans nos efforts pour trouver un moyen uniforme de limiter cette responsabilité (puisque la fortune de mer ne doit pas mettre en péril la fortune de terre), nous allons encore suivre le même chemin, ou tout au moins un chemin analogue. Nous allons faire des contrats, mais des contrats internationaux, des traités, — dans lesquels il sera dit que si telle ou telle circonstance se présente, voilà quelle sera la loi d'après laquelle elle sera réglée. Et ces traités, soumis aux Parlements, pour autant que de besoin, auront force de loi dans tous les pays contractants.

Il y a dans cette matière une question à la solution de laquelle je tiens bien peu. La voici :

Faut-il forcer les Gouvernements contractants à modifier leur code ?

Comme je le disais, cette question a pour moi fort peu d'importance. Nous n'avons ici qu'à régler le côté international, et ce côté est dûment réglé aussitôt que le traité a été sanctionné par les Gouvernements contractants et

adopté par les Parlements, puisqu'alors le traité aura force de loi.

Mais je ne veux pas abuser de l'occasion qui m'est donnée de vous adresser la parole ; nous avons beaucoup à faire et le temps court.

Les droits réels, la Compétence des tribunaux et la Responsabilité des Propriétaires de Navires attendent leur solution.

Est-ce que nous réussirons dans nos efforts ?

Messieurs, cela dépendra en grande partie de vous-mêmes. Si vous êtes tous convaincus que la situation dans laquelle nous nous trouvons ne peut durer plus longtemps, puisque la navigation et le commerce en souffrent, cette conviction sera la meilleure garantie de notre succès. Mais pour réussir, il faut encore autre chose. Nous devons être prêts à abandonner nos préjugés : à sacrifier ce que nous ne considérons pas comme absolument nécessaire.

En lisant les rapports des diverses associations nationales, une chose m'a frappé. C'est qu'il en est, parmi vous, qui se demandent : Est-ce que la proposition qu'on nous fait est en conformité avec *ma* loi ? Si c'était là la question à résoudre, nous n'arriverions jamais à l'uniformité et je demande la permission de vous citer ici les belles paroles de notre éminent collègue d'Italie, le duc Mirelli, qui a dit si bien dans son rapport sur la question de la Compétence :

« Pour atteindre notre but, il ne faut se laisser emporter » ni par le sentiment, ni par l'amour-propre de soutenir les » dispositions admises par la loi de son propre pays. Il ne » faut pas partir de l'idée que les questions seraient mieux » jugées par les juges de son propre pays, et certainement » plus commodément là qu'ailleurs. »

C'est dans cet ordre d'idées que je demande votre con-

cours et votre appui. Sans vos lumières, sans votre collaboration, je ne pourrai rien.

Je déclare donc la conférence ouverte.

Mr. ENGLISH HARRISON, (London) : Mr. President and Gentlemen, I have been honoured by being requested, on behalf of the foreign delegates who are here present to-day, to thank you most cordially for the very kind welcome you have been pleased to extend to us. The previous speakers have already alluded to the fact that on this occasion for the first time The General Council of the Bar of England have been pleased to permit my friend and myself to come here and attend your proceedings ; and it is with very great pleasure that my co-adjutor, Mr. Acland, and myself have found ourselves in your presence to-day.

We undoubtedly are met to consider questions of considerable complexity and of some difficulty ; but I venture to express the hope — and I think I may say a strong hope — that if we are animated by a spirit of conciliation, and I must add also a spirit of perseverance, we may endeavour and we may hope to obtain a successful result in many of our deliberations.

It is I suppose almost impossible upon such difficult questions as we are about to consider, to expect unanimity, but I venture to say, as I said before, that we may at any rate, animated by those considerations to which I have referred, arrive at something substantial in these matters.

Now, Gentlemen, it is for the first time, as I have said, that the Council of the Bar of England, whom I am here to represent to-day, have been honoured by an invitation to this assembly, and I can only repeat that it is with very great pleasure that we find ourselves present in this City of Amsterdam to join in your deliberations. We have, of course, in England been for many years familiar with the

literature, with the art and with the history of the people of this free country, and I can only say that it is with very great pleasure that we find ourselves amongst a population whom we so very much respect, in whose history we are ever deeply interested, whose art we so very much admire, and with whom we as a nation have entertained very friendly relations. I do not wish to detain you at this stage any longer, but I may venture again on behalf of the foreign delegates to thank you most cordially for the very kind welcome which you have been pleased to extend to us.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck).

Mr. English Harrison, délégué anglais qui représente à cette assemblée le Conseil général du Barreau de Londres, lequel, pour la première fois nous fait l'honneur de prendre part à nos travaux, a exprimé au Comité de Réception hollandais, au nom de tous les délégués étrangers, les sincères sentiments de gratitude qui animent ces messieurs.

Il a exprimé l'espoir que dans les questions complexes que vous aurez à discuter, si vous n'arrivez pas dès aujourd'hui à une solution unanime, il y ait au moins un large esprit de conciliation et de prudence dans vos débats. Il a, au nom de vous tous, marqué la satisfaction toute spéciale que vous éprouvez de vous trouver sur cette noble terre de Hollande dont vous connaissez tous l'histoire et dont vous admirez de même le grand rôle dans le monde.

M. Rahusen (président). Selon la bonne coutume existant dans ces conférences, je prie les différents comités nationaux de nommer chacun un vice-président.

Je me permettrai de vous lire la liste des vice-présidents sur laquelle on s'est déjà mis d'accord.

VICE-PRÉSIDENTS DE LA CONFÉRENCE :

Pour *les Pays-Bas*, M. le Ministre d'État Asser ;
Angleterre, M. English Harrison ;
Allemagne, M. le Président Fr. Sieveking ;

France, Mr. F. C. AUTRAN ;
Autriche, M. MINAS ;
Italie, M. le Prof. Dr. A. MARGHIERI ;
Hongrie, M. COLOMAN DE FEST ;
Japon, M. KÔZO KIJIMA ;
Norvège, M. le Dr. Prof. OSCAR PLATOU ;
Suède, M. le Conseiller DE GUNTHER ;
Danemark, M. le Ministre d'État BRAMSEN ;
Belgique, M. le Ministre d'État AUG. BEERNAERT.

(*Acclamations*).

Je prierais ces messieurs de prendre alternativement place à la table d'honneur.

SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX :

MM. C. D. ASSER, Jr. ;
Alfred SIEVEKING ;
Réné VERNEAUX et
Louis FRANCK.

SECRÉTAIRES-ADJOINTS :

MM. DESSAIN ;
FINCKE ;
VAN VALKENBURG ;
THORBECKE ;
VAN HAMEL.

(*Acclamations*).

*
* *

La parole est à M. Franck pour donner, autant qu'il peut le faire, quelques renseignements sur la position que l'Association a prise envers les Gouvernements quant aux décisions de la précédente conférence.

CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE

M. LOUIS FRANCK (Anvers). Comme vous le savez, Messieurs, les questions qui nous sont soumises doivent passer par trois phases. Dans une première phase, ce sont les Associations nationales qui examinent et proposent ; dans une seconde phase, ce sont les assemblées internationales qui comparent et décident. Et puis vient la troisième phase, dans laquelle la parole est aux Gouvernements.

Parmi les sujets dont nous nous sommes occupés, il y en a deux, comme vous le savez, qui ont été dans ces trois phases : ce sont les avant-projets de code sur l'Abordage et sur l'Assistance en mer et votre Bureau peut bien dire, en ce moment. que ce n'est pas sans quelques hésitations qu'au lendemain de la conférence de Hambourg, il s'est occupé de la mission que vous lui aviez confiée de soumettre vos délibérations aux Gouvernements. Mais aujourd'hui, nous pouvons vous dire aussi que dans cette mission, nous avons rencontré de puissants encouragements. Nous avons trouvé un Gouvernement, dont je n'ai pas le droit de dire du bien, — mais qui nous a prêté le concours le plus actif, je dirais presque le plus cordial,— et nous avons vu successivement toute une série de Puissances adhérer à l'invitation que le Gouvernement belge leur avait envoyée. Non seulement, les acceptations sont arrivées nombreuses, mais il nous est revenu que certains pays, parmi les plus importants, non contents d'accepter l'invitation, se sont préoccupés d'aider la Belgique dans les démarches qu'elle faisait auprès des Chancelleries ! Vous reconnaîtrez ces pays, si je vous dis que l'un est une grande nation latine qui est toujours à la tête des progrès humanitaires et que l'autre, appartenant au monde

anglo-saxon, est également une des grandes démocraties mondiales.

En France et aux Etats-Unis, donc, d'après ce que les Associations nationales ont pu nous dire, ce n'est pas seulement la sympathie, mais c'est la collaboration.

Et pour autant qu'en notre qualité privée, il nous soit permis d'aller plus loin, j'ai lieu de croire que les concours rencontrés par le Gouvernement belge et les sympathies qu'il a ainsi vues se manifester, même là où l'on hésite à accepter l'invitation, sont aujourd'hui tels que la réunion de la conférence diplomatique est une chose décidée.

Nous aurons donc cette rare bonne fortune qu'ayant été tout simplement des hommes de bonne volonté venus de toutes les parties du monde à Anvers, à Paris, à Londres, à Hambourg pour dire qu'il importait à la navigation et au commerce maritime, que désormais il y eût sur mer une loi uniforme et que les navires de toutes les nations pussent, au moins sur quelques questions, rencontrer partout la protection d'un même droit rationnel et équitable, de voir que cette fois, ces propositions n'ont pas suivi le sort de toutes celles qui dorment dans les cartons ministériels, souvent d'un sommeil plus profond que celui du tombeau. Les Gouvernements ont bien voulu s'intéresser à notre œuvre, et nous verrons dans quelques mois s'ouvrir une conférence d'une autre nature que celle-ci, où désormais les États mêmes, représentés par leurs plénipotentiaires, se réuniront et décideront.

Il appartient aux Gouvernements de prendre en mains cette question, parce que véritablement les solutions que nous préconisons répondent à un besoin profond de la pratique.

Quelle sera l'attitude du Gouvernement anglais? Dans la réponse à une interpellation de notre collègue, M. Mc Arthur, le Gouvernement répondit que l'Angleterre se

ferait tenir au courant de ce qui se passerait à la conférence diplomatique et que le Ministre britannique à Bruxelles recevrait probablement à cet égard des instructions. Nous espérons que le Gouvernement britannique fera en plus le pas qui sépare l'envoi de ces instructions de l'envoi d'un délégué. Non seulement, c'est parce que l'Angleterre a manifesté à notre égard cette sympathie, c'est aussi parce que, comme vous le disait si bien M. le Président, il s'agit ici d'une question pour laquelle, tant sur le Continent que dans les Etats-Unis, nous sommes tous d'accord. Nous devons arriver à une loi uniforme qui donnerait au profit de toutes les nations des résultats pratiques et qui, si même elle n'était adoptée que sur le Continent, aux Etats-Unis et, comme nous pouvons l'espérer également dans l'Amérique latine, le serait par le fait même dans la plus grande partie des ports où les abordages se jugent. Partout, sauf en terre anglaise, les navires anglais rencontreraient ce droit et auraient à s'y soumettre. Pourquoi donc l'Angleterre s'abstiendrait-elle de collaborer à sa préparation ?

Qu'il me soit permis d'exprimer le vœu qu'une des seules réponses qui soient encore attendues ne tarde pas longtemps. Cette réponse, c'est celle du pays où nous sommes. Si la Hollande a attendu, c'était je crois, la préoccupation de soumettre son code à une réforme plus étendue, qui en était cause. Mais qu'il me soit permis de dire qu'il n'y a pas de conflits à craindre ; la meilleure réforme, la seule pratique, c'est la codification dans un sens international.

Il y a aujourd'hui à peu près trois siècles qu'un juriste hollandais, le grand Grotius, écrivait son traité de la mer libre, proclamant que la mer n'est point le domaine d'une seule nation. Nous avons marché depuis lors, et après avoir reconnu que la mer est le domaine de tous, il n'est

que juste et logique que nous réunissions nos efforts pour y faire régner un droit qui soit le même pour tous.

J'exprime le vœu que la Conférence diplomatique se réunisse avec succès et que la Hollande ne manquera pas d'y être représentée. (*Applaudissements*).

I may briefly translate into English what I have just been saying. I have told the meeting that I was very pleased to be able to inform the members present here that after the Hamburg Conference, where the draft treaty on the law of Collision and Salvage had been carried and adopted, the Governments have been approached with the view to obtaining the official adoption of such treaty ; and that so many sympathies have been expressed, and so many favourable answers have been received that a diplomatic Conference, an Inter-State Conference — a Conference of Plenipotentiaries, will be called together at Brussels, probably in the ensuing year ; and I once more expressed the hope that the English Government would send delegates, at least *ad audiendum*, to that Conference, and that those friends who had already assisted us in an interview with Lord Lansdowne might perhaps make another effort in the same direction. I also expressed the hope that this country of the Netherlands would be represented at that Conference. At all events it is a fact that a Diplomatic Conference will be called together ; and we may hope that in the United States, on the Continent and in England one uniform law as to collision and salvage will be adopted and that Great Britain will not stand aloof,

*
* *

HYPOTHÈQUES ET DROITS RÉELS

M. Rahusen (président). Nous pourrions maintenant aborder la question des Hypothèques et des Droits réels, mais avant d'y procéder, je voudrais vous communiquer quelques dispositions d'ordre intérieur que le Bureau a sanctionnées.

En premier lieu, on parlera de la tribune.

En second lieu, chaque orateur n'aura la parole que

pendant 10 minutes. Exception pourra être faite à cette dernière règle pour les rapporteurs. Toutefois, ceux-ci ne prendront la parole que deux fois, sauf naturellement le désir de la Conférence même. La Conférence est toujours le juge suprême, même du président, donc elle a le droit de modifier les dispositions prises.

En troisième lieu, les amendements devront être formulés par écrit. Le Bureau est d'avis qu'il est de la plus haute importance qu'un amendement proposé à cette conférence, soit bien examiné ; or cela est impossible si l'amendement n'est pas écrit et déposé sur le bureau.

Maintenant, nous pourrions procéder à l'examen des questions des hypothèques et droits réels.

Je crois, Messieurs, qu'il y a deux points de vue qui feront nécessairement le sujet de la discussion.

La première question est une question préalable, pour ainsi dire : EST-CE QUE, POUR LE MOMENT MÊME, NOUS TACHERONS D'EN ARRIVER A L'UNIFORMITÉ DES LOIS EN CE QUI CONCERNE LES HYPOTHÈQUES ET LES DROITS RÉELS ?

Mais cette question préalable est de la plus haute importance, puisqu'il est à craindre que pour arriver à une discussion définitive en ces matières, nous aurons à aborder plusieurs questions relevant du droit civil, et nous n'avons pas l'intention, — je crois même pouvoir dire que nous ne commettrons pas l'imprudence — d'entamer déjà le droit civil. Nous pouvons déjà être fort contents si nous arrivons à nous entendre sur le droit maritime et commercial.

Je demanderai si quelqu'un de vous désire prendre la parole sur la question que nous allons traiter, ainsi que sur la manière dont il convient que cette question soit envisagée.

M. C. EDZARD. (Brême). Um den Standpunkt näher zu erläutern den die Bremer Kommission zu dieser Frage eingenomen hat, ist es erforderlich das einschlägige Deutsche Recht zu untersuchen. Dieser kennt ein vertragsmässiges Pfandrecht und ferner ein eigenthümliches Schiffsgläubigersrecht. Die Natur dieses Rechtes ist nicht zu verstehen ohne Kentniss der Fassung des Rheedrs nach Deutschem Gesetz. Nach diesem haftet der Rheder an sich persönlich, aber von der persönlichen Haftung giebt es soviel Ausnahmen, dass man *de facto* von einer « beschränkten Haftung » rede.

Wenn nun aber der Rheder beschränkt haftet, der hat auch das Recht eines Schiffsgläubigers, d. h. sein Pfandrecht geht allen anderen Rechten vor ; es berechtigt ihn den Verkauf des betreffenden Schiffes vornehmen zu lassen.

Aus dem Erlass werden dann in bestimmter Reigenfolge, (wie im Deutschen Handelsgesetzbuch im einzelnen angegeben) die Gläubiger befriedigt.

Das Charakteristische des Deutschen Rechtes ist also, dass eine Beschränkung der Rhederhaftung, wo das Gesetz eine solche zulässt, stets ein Schiffsgläubigersrecht des Gläubigers gegenüber steht.

Werden somit die Gläubiger, denen der Rheder beschränkt haftet, von anderen geschützt, so geht das Deutsche Recht noch weiter indem es bestimmt dass der Rheder der ein mit Schiffsgläubigerforderungen beschwertes Schiff auf eine neue Reise aussendet, persönlich haftet. Und zwar beschränkt persönlich, d. h. bis zu dem Betrage den die Schiffsgläubiger erhalten haben würden wenn die Wert zur Zeit des Antrittes der Reise zur Verteilung gelangt wäre.

Diese Ausführungen sind gemacht, um zu zeigen wie ausserordentlich gross in diesem Punkte die Verschiedenheit der Seegesetze ist. Daher meint auch die Deutsche

Kommission dass eine Unification der verschiedenen Gesetze in nebelhafter Ferne liegt.

Nach den Gesetzen der meisten Länder ist das Schiff bewegliche Habe, und deshalb auch sind die für Schiffe geltenden Gesetze dieselbe wie für alle andere bewegliche Habe; es würde daher sehr schwer sein in diesen Gesetzen Veränderungen einzuführen, desto mehr weil man doch nicht ein einzelnes Prinzip abänderen darf ohne ernste Gefahr für das ganze System. Aus diesen Grunden war die Bremer Kommission, die bereits zu der vorigen Konferenz herüber berichtete, der Ansicht dass Unification fast unerreichbar sei und bleibt es nichts besser übrig als zu entscheiden dass das Recht der Flagge anwendbar sein soll auf allen Fällen bezüglich Pfandrecht. Dies soll das Princip sein, aber giebt es doch Ausnahme zu dieser Regel: z. B. für alle die Formalitäten betreffs der beim Verkauf des Schiffes nothigen Akten und so weiter sollte das Ortsrecht gelten : *locus regit actum*. Was nun Verpflichtungen anbetrifft, hervorkommend aus in einem bestimenten Orte abgeschlossenen Kontrakten, so sollten diese ebenso durch die *lex loci* regiert werden. Wenn z. B. der Kapitan eines Englischen Schiffes in einem Deutschen Hafen Vorräthe kauft, soll selbstverständlich der Deutsche Verkäufer auf die Deutsche Gesetze berufen können, und im allgemeinen würde der Englische Kapitan es für recht halten, dass auch ihm dasselbe Gesetz anwendbar sei. Dies aber würde auch dasselbe bleiben wo es sich um Kontrakte gillt zwischen zwei Fremden, z. B. ein Englischmann und ein Französe, in einem Deutschen Hafen : auch denen würde das Deutsche Gesetz anwendbar sein. In Princip aber sollte das national Gesetz des Schiffes anwendbar sein für alle Angelegenheiten betreffs Hypothek.

(*Traduction résumée par* M. A. Sieveking).

With your permission I will translate into English what my friend M. Edzard has been saying to the Conference. I will do my best and I hope that our English friends will understand it. He first gave us a short explanation as to the status of the German law, and he said: Our German law is governed by the rule of limited liability — that is to say not limitation of personnal liability, but only the liability of ship and freight. Then also the creditor has his lien on ship and freight, and wherever the law gives a lien on the ship and freight there also the owner is only liable to the extent of the ship and freight. There are however some exceptions to this rule in German law: for instance where the owner sends the ship away again on a new voyage. Then, of course, the creditors whose rights have accrued during the old voyage would sustain loss if the ship should suffer on the new voyage. Therefore the law creates a personal liability of the owner, but limits it to the extent of the value of the ship and freight at the moment when the ship leaves the port for the new voyage.

Then, after this explanation of the German law, M. Edzard went on to say that with regard to the right of mortgage and ownership, the German Association is against trying to arrive at uniformity of law for the following reasons: The principal reason given by M. Edzard and his friends was that a ship is, according to the law of most countries, movable property and not immovable property, and therefore the laws relating to a ship are the laws relating to movable property; and to change those laws is a very difficult thing, especially because you cannot take one rule out of the whole system of law and change it without seriously affecting the whole system. And therefore they say that because it would prove to be too great a difficulty to arrive at a uniformity of law, the only thing that remains is to see that the law of the place should govern all cases with relation to mortgage and ownership. He said this should be the general principle, but that there are some exceptions to this rule: For instance all the formalities to be complied with as to necessary machinery for regulating the sale of the ship, and so on *locus regit actum*. And with regard to liabilities on contracts which had been made in certain places they must also be governed by the law of the place. If for instance the Master of a British ship pledges his credit to buy provisions in a German port, of course, the German vendor must rely on the German law; and generally a British Captain would think it not unfair that he

also should be subjected to the German law in such cases. But this also would relate to the law of the contract being made between two foreigners, say a Britisher and a Frenchman, in a German port; and those cases also should be governed by the German law. But as a principle, the law of the flag should govern all cases with relation to ownership and mortgage of ships.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck).

Voici brièvement la traduction de ce que M. Edzard, avocat à Brême, vient de nous dire au nom de l'Association allemande :

Il vient de nous expliquer les principes du droit allemand en cette matière, et il nous dit qu'en Allemagne, le système admis dit que l'armateur ne répond que sur le navire et le fret mais pour ce patrimoine restreint, le droit allemand constitue un groupe de créances spéciales qui sont les créances du navire. En outre, à cette responsabilité qui est donc d'ordre réel, le droit allemand ajoute comme garantie une responsabilité d'ordre personnel, mais limitée

La limite et l'objet de cette responsabilité, les voici : Il faut que les créanciers du navire aient le navire à la fin du voyage au cours duquel l'incident qui donne lieu à la créance s'est produit, ou la valeur du navire à ce moment.

Si l'armateur ne délaisse le navire que postérieurement, il répond de toute diminution.

Eh bien, quand vous examinez ces divers systèmes, et vous les comparez, vous voyez comme il est extrêmement difficile de mettre d'accord des conceptions aussi profondément différentes.

J'ajoute, dit M. Edzard, qu'en matière de privilèges et d'hypothèques, on ne peut pas faire abstraction des droits immobiliers.

Par conséquent, en présence de ces difficultés, il est d'avis qu'il faut se décider à solutionner ces questions par une règle de droit international privé et que la meilleure règle, ce serait l'application universelle de la loi du pavillon. Mais, ajoute-t-il, on peut difficilement dire à l'avance quel sera le droit dont on fera application dans ce cas. Par conséquent, il propose que pour la question des hypothèques et droits réels, on la solutionne par un engagement des différents Gouvernements d'appliquer en toutes circonstances la loi du pavillon.

M. Lefebvre. (Alger). M. le Président de cette assemblée a bien voulu nous rappeler tout à l'heure que l'un des

principes de nos discussions, c'est de ne point prendre en considération la loi nationale du pays auquel nous appartenons, mais de songer uniquement à l'uniformité qui est le but de nos efforts.

C'est à raison de ce principe même qui vient de nous être rappelé que je crois devoir combattre la proposition faite par l'honorable représentant de l'Association allemande, et je ne puis mieux faire, à cet effet, que de m'en rapporter au travail de M. le Président Bensa sur les Hypothèques. M. Bensa, fait remarquer que nous nous trouvons, dans la matière qui nous occupe, non pas comme en matière de droit commun, en présence de règles qui sont imposées beaucoup plus par la tradition que par le droit écrit. Il fait au contraire observer que cette matière de l'hypothèque et des privilèges est régie par le droit écrit et il conclut que rien n'est plus facile que d'apporter des modifications dans le droit écrit.

C'est ainsi que j'espère que les Associations nationales ici réunies voudront bien décider de tenter une démarche suprême auprès de chacun des Gouvernements pour que cette modification soit apportée dans le droit écrit de chacun d'eux.

Il est évident que nous devons cependant subdiviser cette question. La première interrogation qui se pose à notre esprit est de savoir quelle règle va régir les questions de propriété de navires. A cet égard, il ne me paraît pas douteux, que ce doive être à la loi du pavillon de continuer à régir cette matière, mais en dehors de cette réserve, il me paraît non moins naturel qu'une entente internationale intervienne en ce qui concerne les hypothèques maritimes. Sur ce point, je vous rappelle que dans toutes les législations, nous trouvons le même principe. D'autre part des privilèges sont attachés à certaines créances, et toutes les législations ont donné naissance à ce système de faveur.

Mais les législations réservent une différence de traitement aux créanciers de même ordre qui ne reçoivent pas dans chaque pays un rang semblable ; leurs privilèges n'ont pas la même étendue partout et les distinctions entre ces diverses créances ne sont pas les mêmes.

Ces diverses questions peuvent se résoudre, comme je le disais tout à l'heure par une modification des lois écrites dans chaque pays.

Et je ne désespère pas que la sagesse des nations ne se décide dans ce sens. Car à quoi servira-t-il de donner à une série d'autres questions des solutions habiles pour sauvegarder tous les intérêts des créanciers si, au moment de la réalisation du gage, on doit se trouver dans chaque pays devant des difficultés insurmontables pour arriver à la réalisation de ce gage et à la répartition de son prix.

(*Traduction résumée par* M. ALFR. SIEVEKING).

This his, in substance what M. Lefebvre has said :

He is an adversary of the German opinion as far as the right of mortgage and priority of claims is concerned He advocates the law of the flag only with regard to the question of proprietorship, but he does not see any reason for not trying to arrive at an understanding with regard to the other part of the agenda, viz. mortgages and priority of claims. And he said that the claims rank according to the origin and to the quality of the obligations, and that the law relating to this point is not so much in any country the Common Law of that country, or the law as to the custom of the country, but it is a statutory or written law ; and it is not so very difficult to change the statute as it would be to change the customary or the Common Law of Great Britain for instance. He therefore says that having arrived at an understanding with regard to the law relating to the rights and obligations themselves, why should we not create also uniformity of law for the purpose of enforcing those rights ? He hopes that the wisdom of the nations which has been put forward already in previous Conferences will arrive at an understanding with regard to this question.

M. MARGHIERI. (Naples). L'Association italienne a formulé ses vœux et donné ses réponses au questionnaire dans un rapport qui a été rédigé par moi.

Selon l'Association italienne, ce n'est pas une question de droit civil que la question des hypothèques et privilèges maritimes parce que si on adopte les principes qui ont été adoptés par la loi italienne, la question est simplement de droit maritime.

Selon notre droit, les privilèges maritimes priment tous autres privilèges généraux ou spéciaux établis par le code civil.

Donc, la question est complètement tranchée par notre loi parce que quand il s'agit de privilèges maritimes, le droit civil n'entre plus en ligne de compte, puisque tout privilège autre est primé par les privilèges maritimes. C'est pour cela que l'Association italienne émet le vœu qu'il y ait uniformité aussi dans cette branche du droit maritime, car les difficultés qui paraissent surgir dans cette matière ne sont pas réelles ; elles peuvent être facilement surmontées.

Comme dit dans notre réponse, il ne s'agit pas d'unifier le droit, mais d'introduire l'uniformité dans les législations maritimes des différentes nations et quand l'on aura introduit ce même principe dans les lois des divers pays, il est évident que la question du droit civil sera complètement éliminée.

(*Traduction résumée par* M. DESSAIN).

Mr. Marghieri has stated in opposition to the remark which was made by Mr. Edzard of Bremen. He said in effect that the great objection which was relied on in the fact that questions of privilege and mortgage are questions of Civil law was not a valid objection because as regards ships those questions are questions of maritime law, and there is therefore no real difficulty in coming to an understanding to unify the law on this subject. He said it is all the more

important to unify in regard to these things because the difficulties in the way are not overwhelming, whereas the necessity for the uniformity is very great indeed. If we once obtain a uniform law on questions of privileges as regards maritime law and ships, the difficulties founded on the Civil law will disappear.

M. LE MINISTRE ASSER (La Haye). MM. Je me permettrai de présenter quelques observations sur la matière qui nous occupe. Mais avant de le faire, je tiens à témoigner de ma chaleureuse sympathie pour l'œuvre entreprise par le Comité Maritime International.

Fort de cette circonstance que j'ai été presqu'entièrement empêché d'y participer, je suis donc peut-être plus que vous dans la position de pouvoir faire ici l'éloge de ce Comité et de ce qu'il a fait jusqu'à présent.

Ces paroles s'adressent à la fois aux trois hommes qui ont pris l'initiative de ces travaux, MM. Beernaert, Le Jeune et Franck et je me permettrai d'ajouter à ces trois noms celui de mon compatriote et ami, M. Rahusen, président de votre Congrès. (*Applaudissements*).

Je crois que la méthode adoptée par le Comité Maritime International pour atteindre au but qu'il se propose, est excellente.

Vos conférences tiennent le milieu entre les conférences ouvertes où tout le monde est admis, et les commissions restreintes. Les Congrès sont utiles pour attirer l'attention des peuples sur les grands problèmes à résoudre, pour exercer une influence sur l'opinion des masses, pour émettre des vœux et formuler des principes, mais ils sont peu aptes à préparer des projets règlant la matière dans tous ses détails et proposés à être convertis en lois et en traités.

Les commissions trop restreintes, au contraire, ne représentent le plus souvent que les idées individuelles

d'un petit nombre de personnes, mais l'autorité nécessaire pour réaliser une grande réforme leur fait défaut.

Ici, nous voyons représentés les principaux intéressés de tous les pays maritimes par les hommes les plus éclairés et les plus au courant des besoins de la navigation commerciale, *representative men* dans le véritable sens du mot, et à côté d'eux des jurisconsultes, magistrats et avocats, journellement occupés de l'application de ces lois nautiques qu'on s'efforce de refondre en une seule loi et de savants professeurs qui, en nous indiquant les causes des divergences des lois existantes, sont les guides les plus sûrs dans notre œuvre d'unification.

Vous ne vous bornez pas à des discussions orales ; vous les préparez par des travaux sérieux et approfondis et de cette manière, vous avez déjà obtenu des résultats fort remarquables tandis qu'on peut prédire, sans trop de témérité que la conférence qui vient de s'ouvrir fera encore beaucoup avancer votre œuvre. Je suis convaincu qu'en continuant dans la même voie, vous réussirez à surmonter tous les obstacles et à arriver à votre but.

Le grand intérêt que m'inspirent vos travaux me fait prendre la liberté de vous exprimer en toute franchise mon opinion sur une question de forme et de technique, si vous voulez, à l'égard de laquelle ma manière de voir diffère des résolutions prises dans une de vos conférences. Je me permets d'insister sur ce point dans cette première séance, puisqu'étant d'une portée générale, il ne concerne pas exclusivement une des matières à l'ordre du jour, celle qui doit nous occuper en premier lieu, les hypothèques et droits maritimes. Et la question de savoir s'il faut tâcher de faire disparaître les conflits en cette matière par des règles de droit international privé ou par une législation uniforme, me semble de nature à faire bien ressortir la signification de ce que je me permettrai de vous exposer.

On a émis le vœu de voir vos projets former la base de conventions entre les Etats. A l'égard de deux des matières qui ont fait l'objet de nos études, — les abordages et l'assistance maritime, — on a même formulé les projets de conventions internationales.

Quant à la nature des engagements qui seraient contractés par ces conventions, l'intention des rédacteurs ne me semble pas absolument claire. Les signataires s'engageaient à prendre les mesures nécessaires pour faire entrer dans les législations de leurs États respectifs les dispositions du traité. Qu'est-ce à dire ? Les Gouvernements auront-ils exécuté l'engagement de prendre les mesures nécessaires quand ils auront présenté aux Parlements des projets de loi portant approbation des traités, ou des projets de loi destinés à être inscrits dans les Codes ?

Ou bien l'exécution de la convention comporte-t-elle le vote même des projets par les Chambres législatives ?

Dans chacune des deux premières hypothèses, la forme de traité ou de convention serait inoffensive, mais en même temps peu efficace et l'on pourrait à la vérité se dispenser du traité ou de la convention. Dans la dernière hypothèse, qui semble exprimer l'intention des rédacteurs, la forme de traité ou de convention pourrait donner lieu à de graves inconvénients, et peut-être même faire échouer vos efforts. En effet, dans cette hypothèse, l'obligation contractée par le traité serait celle de donner force de loi à ses dispositions dans la forme prescrite par la Constitution de chaque État.

En laissant de côté pour un moment le système de la Constitution britannique, sur lequel nos honorables collègues anglais ont bien voulu appeler notre attention, je crois pouvoir dire que dans la plupart des états constitutionnels, la ratification d'un traité, opérée avec l'autorisation du pouvoir législatif dans la mesure où cette

autorisation est requise dans la constitution, donne force de loi aux dispositions du traité.

Je ne partage pas l'opinion de ceux qui prétendent que pour obtenir cet effet, une loi spéciale, votée après la ratification du traité, est nécessaire.

Du reste, cette question, qui dans ces derniers temps a souvent été débattue et à laquelle notamment un des membres les plus illustres du Sénat belge, M. de Lantsheere, vient de consacrer un remarquable discours dans la séance du Sénat du 11 mai dernier, m'a toujours semblé n'avoir qu'une importance académique, puisque même en admettant que la ratification du traité ne suffise pas, qu'une loi ultérieure soit indispensable, l'Etat serait en tous cas lié vis-à-vis des autres états et le législateur serait donc *obligé* de donner son assentiment à une loi conforme au texte du traité. Et puis, cette loi ne pourrait être modifiée par le législateur aussi longtemps que le traité qui en est la base n'aurait pas été dénoncé. Ce n'est donc qu'une question de pure forme, quoiqu'elle soit débattue *magnis animis* de part et d'autre.

Bien que, comme je l'ai dit, je ne partage nullement l'opinion de ceux qui prétendent qu'un traité dûment ratifié, avec l'assentiment des Chambres, ne peut pas modifier les lois de l'État, je suis pourtant d'avis que pour la matière qui nous occupe : l'unification d'une partie du droit réglé dans nos codes, ce n'est pas dans la forme de convention internationale que l'on doit tâcher d'atteindre le but. Comme je l'ai dit, ce ne sont pas des scrupules constitutionnels, ce sont plutôt des motifs d'une nature opportuniste qui me font donner ce conseil.

Pour certaines matières, par exemple pour la codification du droit international privé, la forme de traité s'impose. En réglant la solution des conflits de lois, chaque Etat déclare applicable sur son territoire les lois d'un autre

Etat. Cela touche en quelque sorte au droit de souveraineté. Voilà un motif théorique en faveur du système de traités. Ensuite, voici un autre motif en faveur de ce système. Les règles de droit international privé établies d'un commun accord, laissent intact le droit interne de chaque état. Elles ne font que décider quelle sera, en cas de doute, la loi applicable.

Je me permettrai maintenant de vous présenter quelques observations concernant la matière *spéciale* qui nous occupe aujourd'hui : les hypothèques et les privilèges maritimes.

On désire que nous répondions à cette question : quelle est en cette matière la méthode à préférer ? Celle d'unification des lois, ou bien celle de mettre un terme aux conflits de lois par une solution uniforme ?

Si je ne me trompe, on ne peut répondre d'une manière absolue à cette question. Je suis d'avis, — et à l'exception de quelques-uns de mes collègues, je crois exprimer ici l'opinion de vous tous, — que c'est bien l'uniformité absolue des lois qui doit être le désideratum idéal que nous poursuivons. Mais il y a toujours un « mais ». En voulant réaliser cette réforme qui est très désirable, utile, nécessaire même, je suis sûr qu'on rencontrera beaucoup de difficultés. Je me permets de différer de l'opinion de ceux qui pensent qu'il ne faut pas mettre cette question à l'étude, mais je pense qu'elle nous occupera bien longtemps et en attendant, les conflits, les incertitudes, les difficultés que nous connaissons tous ne cesseront pas d'exister. C'est pourquoi je trouve qu'on devrait donner à la question qui nous est posée en ce moment une double réponse ; qu'on devrait formuler cette idée ici que l'idéal, c'est l'uniformité du droit, mais que dans un intérêt pratique, il est de toute urgence de s'occuper dès à présent d'établir

une règle de droit international de nature à faire cesser les conflits.

Quand on consulte les actes se rapportant aux grands congrès de droit commercial d'Anvers et de Bruxelles, (1885 et 1886), on voit que l'accord presqu'unanime a été acquis au principe de la loi du pavillon. Je crois qu'on aura peu de peine à faire admettre aussi ce principe en cette matière. Ce qu'il y aura peut-être lieu de faire, c'est, en priant les Gouvernements de bien vouloir réunir une conférence officielle pour s'occuper de plusieurs points qui ont déjà fait l'objet de vos discussions, de renvoyer aussi à cette conférence-là la matière des hypothèques maritimes et des droits réels dont nous nous occupons maintenant, en ce sens que ce sera cette conférence qui aura à régler la méthode d'application de la loi du pavillon à la question des hypothèques et des privilèges.

Je crois que c'est une œuvre qu'on fera sans trop de difficultés. Je n'ai pas le temps ici d'entrer dans les détails de la question, mais pour mémoire, j'appellerai l'attention des législateurs sur deux points importants.

D'abord concernant les hypothèques maritimes. Cette institution a pris ces derniers temps de si grands développements qu'il est urgent, dans l'intérêt du crédit maritime, de remédier aux difficultés résultant des divergences dans les diverses lois. La loi qu'il faut appliquer, c'est la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi qui était celle du pavillon du navire au moment où l'hypothèque a été donnée, et non pas la loi du pavillon du navire au moment de l'exécution, car sans cela, les conflits ne seraient pas supprimés, mais au contraire augmentés.

En second lieu, il est de toute nécessité qu'on comble une lacune qui existe actuellement : c'est-à-dire que l'on introduise un mode de publicité international quant aux inscriptions d'hypothèques sur les navires.

Dans l'intérêt du crédit, et pour éviter les dommages qui pourraient être causés si cette publicité n'était pas de règle en cette matière, je trouve qu'il est de la plus grande nècessité d'insister dès le commencement de nos débats sur ce point-là. J'espère donc que la conférence qui se réunira prochainement aura à s'occuper de cette question : solution des conflits de lois en matière d'hypothèques maritimes.

On me demande, — quæstio ad hominem, — si cette question est si importante, pourquoi les conférences de La Haye pour le droit international privé ne se sont-elles pas occupées de cette matière ? Pourquoi ne figure-t-elle dans aucun programme ? Je prendrai la liberté de répondre que lorsque le Gouvernement des Pays-Bas a pris l'initiative des conférences, il a adressé aux Puissances un programme assez étendu, comprenant aussi les questions de droit maritime, pour lesquelles une solution aux conflits de lois semblait nécessaire. Mais on a supprimé ensuite cette partie du programme, par un esprit de déférence bien justifié vis-à-vis de nos chers voisins du midi. Le Gouvernement belge a pris l'initiative de toutes ces matières depuis 1885 et 1888 et s'occupe, non seulement d'uniformité du droit, mais également des conflits en matière commerciale et nous avons pu apercevoir qu'il serait agréable à nos honorables collègues belges que nous nous abstenions. Nous n'avons fait exception que pour un seul point du droit commercial, c'est-à-dire la faillite, et nous sommes contents d'avoir retenu cet objet, d'abord parce que dans l'esprit des législations modernes, la faillite s'étend aux non-commerçants également, et puis, l'exception faite à cet égard nous a valu un remarquable rapport sur cette matière que nous devons au président de notre conférence d'aujourd'hui.

Mais il y a encore une autre raison pour laquelle je

serais heureux de voir renvoyer ce point à la conférence qui se réunira. Une des grandes objections que j'ai entendues ici à l'égard de la conférence projetée, c'est que le programme semblait bien un peu maigre pour une conférence officielle.

Nous avions espéré qu'on pourrait ajouter aux questions des abordages et de l'assistance qui sont déjà au programme, celle de la responsabilité des armateurs. Ici, nous avons en outre la question des hypothèques et des privilèges maritimes, qui est non seulement d'une grande urgence, mais qui paraît mûre. Ces questions ont été discutées dans les congrès belges que je viens de citer, et si elles étaient renvoyées à la conférence projetée, elles donneraient une plus grande signification à ses travaux, car si cette conférence ne devait s'occuper que de l'abordage et de l'assistance, l'on ne pourra qu'enregistrer les projets déjà votés par nous, mais si vous ajoutez au programme les deux questions dont je vous parlais, l'utilité pratique de la Conférence sera en tout cas plus palpable.

Monsieur le Président a dit tantôt que la question qui a été discutée, si le droit public permet de déroger aux lois par voie de traité, est une qnestion plus ou moins académique. Je suis de son avis. Mais cette question, bien qu'académique, a cependant été discutée avec beaucoup de vivacité, avec une certaine véhémence même, dans plusieurs parlements, et je rappelle que le discours de M. de Lantsheer au Sénat belge, lors de la discussions des conventions de droit international privé, a produit une certaine impression, et il pourrait être fort préjudiciable au résultat de nos travaux si nous ne constations pas dans quelle mesure la forme de la convention internationale doit être considérée comme la bonne et dans quel cas il vaut mieux ne pas nous en servir. Je vous ai dit mon opinion à cet égard.

Un seul mot encore. Je crois que si l'on renvoie à une conférence prochaine la question de la solution des conflits de loi en matière d'hypothèques et de droits réels et privilèges sur les navires, on serait sûr de la sympathie de la part d'une des Puissances au concours de laquelle nous attachons le plus grand prix et qui jusqu'à présent ne s'est pas exprimée définitivement à cet égard ; on s'assurerait peut-être ce concours si l'on étendait la question à discuter à la solution des conflits de lois en matière de navigation fluviale internationale. Vous comprenez tous que l'État dont je parle particulièrement, c'est l'Allemagne. Elle tient à voir régler d'une manière uniforme surtout la matière de l'hypothèque fluviale, spécialement en ce qui concerne la navigation sur le Rhin.

Rien n'empêche, je crois, d'assimiler quant à cette matière, la navigation internationale fluviale à la navigation maritime. Du reste, le code hollandais, et plusieurs autres encore, sont entrés déjà dans cette voie.

Je me résume donc en disant que mes conclusions seraient celles-ci :

Je crois qu'en matière d'hypothèques et de privilèges maritimes, l'idéal, c'est l'uniformité du droit ;

Mais puisqu'il est selon moi très difficile de réaliser ce but dans un bref délai, et que d'autre part, il est urgent de mettre fin aux conflits de lois en ces matières, il faut commencer par tâcher d'obtenir une entente par rapport à la solution de ces conflits.

En troisième lieu, si l'on veut s'assurer à cette fin le concours et la sanction de tous les pays intéressés, il faudra comprendre dans ce règlement les mêmes questions se rapportant à la navigation internationale fluviale.

En quatrième lieu, le résultat désiré peut être obtenu au moyen d'une convention entre les États en attendant que

l'on mette à l'étude la question de l'uniformité du droit par rapport à cette matière.

(*Traduction résumée par* M. Dessain.)

Shortly what Mr. Asser has said is this : He first congratulated us upon the work that we have done already, and he hoped we should have complete success. He made different remarks upon the form of treaties in as much as such treaties were binding on the States being parties to them, or should require the sanction of special laws. Although the question was discussed *magnis animis* he thought this was only a question of mere form. Then he said that we should try to obtain absolute uniformity of law, but in the meantime, inasmuch as that would undoubtedly take a long time to arrive at, the general principle should be to obtain the sanction of some uniform rules. He thought that some rules governing the rights of ownership and mortgage and maritime lien, might be adopted, due consideration being given to the law of the flag. But he would like to make two observations upon that subject — first that the law of the flag should govern the law of maritime lien in so far that it should be the law of the flag at the moment the right accrues, and not at the time that the right is enforced ; and secondly, that more publicity should be given to the different mortgages and liens already in existence. Then Mr Asser said that we should submit this work also to the International Diplomatic Conference soon about to be convened; because one of the objections taken to this International Diplomatic Conference was that there would not be very much on their agenda, and that until we could arrive at a uniformity of law upon this matter we should put this question on the agenda of the International Conference, namely how and in what way the law of the flag should be applied to cases of maritime lien and mortgage. He also insisted upon the necessity of introducing in favor of the maritime credit, some sort of international registration of mortgages, and added that he had hoped that the question of liability of shipowners should also be submitted to the Diplomatic Conference. Another point raised by Mr. Asser was that we should try to make international the law of Navigation on international rivers, which he thought was a wish expressed by Germany and that we should not confine our labours in this respect to purely mari time laws.

M. Lefebvre. (Alger). Je voudrais savoir simplement quelle est la portée de la question qui nous est posée. S'agit-il de se prononcer sur le choix qu'il y aurait à faire entre les méthodes et les raisons qui rendraient possible cette législation nouvelle. Quels développements cette question comportera-t-elle ?

M. Rahusen (président). Je propose de lever la séance jusque 2 heures. On vous proposera alors les résolutions.

La séance est suspendue jusqu'à 2 heures.
Adjourned to 2 p. m.

MERCREDI, 14 SEPTEMBRE
WEDNESDAY, SEPTEMBER, 14th.

Séance de l'après-midi. — Afternoon's sitting

(Présidence de M. Rahusen)
(Mr. Rahusen in the chair)

M. Aug. Beernaert. (Bruxelles). MM. J'ai demandé la parole tout à l'heure, en écoutant M. Asser, parce qu'il me semble qu'à deux points de vue son discours réclame, je ne dirai pas une réponse, mais une suite immédiate.

D'abord, j'estime de mon devoir de remercier M. Asser. Il a bien voulu nous dire que jusqu'à présent il nous a prêté un concours plus ou moins limité et que les circonstances ne lui ont pas permis de prendre dans nos conférences la part qu'il désire. Mais il a promis que désormais nous pouvons compter sur lui et cette promesse est d'une telle importance que je ne puis que l'en remercier et je suis convaincu que je suis en cela votre organe à tous.

D'autre part, M. Asser a trouvé que le programme de la conférence diplomatique, convoquée par le Gouvernement

de Bruxelles, semble un peu maigre. Il voudrait que ce programme fut plus corsé et il indique en même temps différents objets qu'il voudrait y introduire. Il nous a dit qu'il croit savoir que le Gouvernement allemand aurait exprimé semblable désir.

Mais que M. Asser me permette de lui faire remarquer que pareille chose n'est plus au pouvoir de personne. Il s'agit de décisions prises et notamment d'une résolution prise à la conférence de Hambourg. Nous y avons établi un accord sur deux points déterminés. Cet accord mit le sceau aux avants-projets rédigés avec le plus grand soin par la Commission présidée par Lord Alverstone et c'est sur cet accord que le Gouvernement de Bruxelles a demandé de se réunir en conférence diplomatique. Il est évident qu'il n'appartient pas au Gouvernement de Bruxelles, et encore moins à nous, d'étendre l'objet de cette réunion. Comme je viens de le rappeler, M. Asser disait ce matin qu'il n'avait pris qu'une part limitée à nos travaux et je pense que ces explications seront de nature à le satisfaire.

M. Asser nous a dit qu'il croit savoir que le Gouvernement allemand attacherait une très grande importance à ce que des conventions analogues fussent faites en ce qui concerne la navigation fluviale. Je n'ai pas le moindre doute que dans notre Association, on attache la plus absolue importance à pareille convention. Le règlement uniforme de la question des hypothèques fluviales est dans le désir de tous. Nous avons même une loi à l'examen de nos Chambres et je présume qu'elle devra être votée dès le commencement de l'année parlementaire. On nous trouverait donc très bien disposés à ce sujet; mais je dois ajouter que pour le moment, je n'ai rien à dire; je crois que je suis un peu au courant de ce qui se passe et je dois vous avouer que je n'ai rien vu qui puisse me faire croire que

ces questions doivent nécessairement se rattacher les unes aux autres. Je crois donc qu'il n'y a aucune raison qui le justifierait et M. Asser me permettra de lui dire que dans notre attitude d'extrême prudence, il importe avant tout de ne commettre aucune imprudence. J'estime par conséquent que nous devons rester absolument fidèles à l'ordre du jour et qu'il est nécessaire que la question, dont il nous a parlé, quelqu'intéressante qu'elle soit, soit écartée absolument.

M. RAHUSEN (président). Il y a cependant une connexité entre ces questions. Dans plusieurs codes, et notamment dans celui des Pays-Bas, la navigation fluviale allant d'un pays à un autre, est assimilée au commerce maritime. Donc on ne peut pas dire à mon avis qu'il n'y a pas de point de rattachement.

M. BEERNAERT (Bruxelles). Cela est vrai, mais il est indiscutable que c'est une question dont notre Association ne s'est pas occupée antérieurement et dont il n'a pas été dit un seul mot à Hambourg. Elle ne se rattache que par analogie à ce qui a été préparé pour la conférence.

M. RAHUSEN (président). En tout cas, cette conférence ne peut pas se hasarder sur le terrain réservé aux diplomates. Cela ne pourrait convenir qu'au Gouvernement belge et nous devons laisser cette question dans les mains de ce Gouvernement ; mais je crois que cela peut avoir aussi son utilité de traiter d'autres questions puisque nous espérons qu'après cette conférence, il en viendra d'autres dont nous préparerons ainsi le programme.

M. BEERNAERT. (Bruxelles). C'est le but de nos travaux.

Mr. R. B. D. ACLAND (London). Mr. President, I have been asked to express the view of the British delegates

on the subject which has been under discussion this morning. That subject I conceive to be the question whether or not in any reform which this Conference may attempt to bring about, the aim should be uniformity of law, or the maintenance of the law of the flag. The opinion of the British delegates you will find expressed in the Report which is signed amongst others by Lord Alverstone, and it is to this effect : That the diversities of the various laws relating to priority, mortgage, rights *in rem*, and preferential rights in a ship should be remedied by unification of law, and not by the application of the law of the flag. The very fact of the great differences which exist between the laws of different countries makes it inexpedient to apply the law of the flag.

Then with regard to the order in which the preferential rights should take rank, I desire to add that in our opinion the law should grant the preferential rights against the vessel in favour of claimants for Salvage, Wages, Necessaries, Master's Disbursements, Bottomry and Damage, and that these should rank in the inverse order of the dates at which the claims accrued — that is to say that the first should be last, and the last first.

Now in the discussion which has taken place this morning, two classes of objection have been made against the view that we should aim at uniformity of law, and they may be divided in this way : the Lawyers, objections pure and simple, which were voiced by Mr. Edzard of Bremen ; and what I may call the reformers, or the diplomats, objections owing to the difficulty of the task before us. The first of these does not appeal to an English lawyer at all. Mr. Edzard pointed out that according to the law of Germany this law relating to the charges on ships and their priorities was, as I understood him, a part of the law of movable property. But in England we have never

considered the law relating to ships as part of that great branch of the law which relates to movable property. It has always seemed to the English lawyers (I agree it is not a logical view) as something quite distinct. The English Courts and the English Legislature have always favoured anything which will advance the commerce of the British nation; I suppose because we are a nation of shopkeepers, and therefore we find there is existing in the law relating to ships certain preferences and advantages which do not obtain with regard to other kinds of movable property; and we have always therefore considered this branch of law as being something quite distinct.

Now if we are going to make a change, which I hope may be made in the direction of uniformity, we shall not be making any alteration which will affect, as M. Edzard appeared to think it might affect, the law relating to movable property other than ships. We shall not be afraid therefore of injuring the edifice of law relating to personal property if we make any alteration in the law relating to ships and ships alone. Therefore I say that difficulty does not appeal to an English lawyer.

Then there comes the second, or wat I have called the reformers' or diplomats' difficulty. It has been pointed out, and with great force, that if this Conference is to undertake to try to obtain uniformity of law, even with regard to that particular part of maritime law which has been under discussion this morning, it is undertaking a very, very difficult work. So it is, but what is the fact with regard to it? If by undertaking this difficult work we can remove the daily difficulties of the man of commerce — difficulties which will not last for a few years but which will last as long as commerce lasts, unless some body of men like ourselves attemps to make the necessary alterations, then, while we recognise the difficulties that have been pointed

out, we say that the reformers and the diplomats ought to undertake to try to remove those difficulties. As things stand now, it is possible that the man of business may have to deal in the same day in matters relating to ships with the representatives of several nations. As it stands to-day, — and as it will stand 100 years hence, unless we put our shoulders to the wheel, — he will have to enquire from those who can advise him with regard to his rights in the different countries of the different persons with whom he has dealt. Now it does not seem to me that it is right for this Conference to act upon the principle that because the difficulties are great they will not attempt to remove them. The difficulties before this Conference are great, but they are ephemeral and temporary : The difficulties of the business man are equally great, but unless this Conference, or some similar body, helps him to get rid of those difficulties, they are not temporary or ephemeral, they are permanent. I say, therefore that if we are deterred by such an argument as the argument of difficulty from attempting to do what we have met here to do, we are abrogating the functions which we have voluntarily undertaken ; and we ought to do our best to try to get that uniformity which will permanently remove from the shoulders of the man of business the enormous difficulties in which he at present finds himself in relation to these matters.

For these reasons I desire to say, and I am desired by the other delegates from England to say, that we trust this Conference will try to obtain uniformity of law, and that it should not seek to maintain the system of the law of the flag.

(*Traduction résumée par* M. FRANCK).

M. Acland a exprimé les vues de l'Angleterre sur la question qui nous occupe et qui est fort simple comme on sait : Faut-il recourir à

la solution de la loi du pavillon ou essayer de trouver une formule d'unification du droit ?

M. Acland, au nom de ses amis anglais, s'est prononcé pour l'unification. Et il en donne les raisons suivantes. Deux objections ont été faites, l'une par M. Edzard invoquant la jurisprudence, l'autre par la diplomatie

La jurisprudence a dit : si vous introduisez un système nouveau qui sera le même pour les différents pays, vous aurez par là même un système qui entrera en conflit avec le droit et les formules de droit en vigueur dans ces différents pays en matière de propriété mobilière.

M. Acland répond : En Angleterre, nous ne connaissons pas cette objection, parce que nous avons depuis longtemps considéré que quand il s'agissait de questions maritimes, il ne fallait pas rechercher quels étaient les principes généraux et théoriques en matière de propriété ordinaire, mais s'attacher à rechercher quels sont les besoins du commerce sous ce rapport.

M. Acland a dit ensuite que la seconde objection, l'objection des diplomates, c'est que si la conférence essayait d'obtenir l'uniformité même pour les matières qui ont été discutées ce matin, elle se chargerait d'une besogne excessivement difficile. A quoi M. Acland répond que les difficultés sont des plus réelles ; que c'est ce que les hommes de la pratique, les assureurs, les négociants, éprouvent tous les jours, Mais la question qui se présente pour nous est celle-ci. « Est-ce que, parce que la tâche est momentanément difficile pour la conférence, nous allons laisser les hommes de la pratique acculés devant ces mêmes difficultés sans essayer de les faire disparaître. M. Acland estime que la tâche n'est pas si difficile pour que nous n'essayions même pas de résoudre la question. Il se prononce pour l'unification et contre le système de la loi du pavillon. C'est là l'opinion qui a été formulée dans le rapport des délégués anglais, qui comprend parmi ses signataires Lord Alverstone.

M. César Goemaere (Anvers). MM. Après ce que l'orateur précédent vient de dire, ma tâche sera très facile. Je crois pouvoir déclarer au nom des délégués belges, qu'à leur avis, l'unification s'impose, tout en réservant cependant la loi du pavillon pour les questions ayant un intérêt purement national.

Comme on ne discute en ce moment que la question de principe, c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Mr. F. Sieveking, Sr. (Hamburg). Will you allow me to say the few words I have to say in English; and my reason for it is this: French is the tongue of the diplomat, but we have not yet arrived at that stage of the question in which it is in the hands of the diplomats. Then again German is, as I have seen by experience this morning, a language which must be translated, and that takes up a good deal of time; but English we may almost say is the language of the ocean, and is understood by all of us. Therefore I think it will be shorter if I try to say the few words I have to say in English instead of in my native language.

Now Sir, if I am correctly informed the question before us is this: Whether it is advisable to try to draft a code of law — international law of course — as to the property, the mortgages and the privileges of ships; or whether it is advisable to make out a law which is to govern those questions — not to make a draft code of international law, — but to say: « This is the law which is to govern these questions »; and then it has been hinted that such law would in all probability be the law of the flag. The question before us lies between those two things.

My personal opinion is, and I am sorry to say in some respects I differ a little from what has been expressed this morning on behalf of my German colleagues, that it is much better to try to make a draft of an international law, and not to limit ourselves to the fixing of the national law which is to govern those questions. It has been said that the difficulties would be too great to overcome. I do not think the difficulties are so very great if we limit the questions to what they ought to be limited to, namely to the questions of international importance; and this excludes I think the question of property in ships. The laws which govern the transfer of property, and as to how property in

ships is acquired, are not of an international character. They do not affect as far as I can see the interests of the commerce of the international public in general, which is concerned with maritime affairs. They are on the other hand of a particularly and specially national character. The law which decides as to the way in which property in a ship can be acquired, and under what conditions, involves questions of national policy of the highest importance. It seems to me quite obvious if the German law has to decide who can acquire property in German vessels, every one would answer at once, (and the same thing in England, and the same thing everywhere ;) « It is a question of political importance to say whether foreigners can, or cannot, acquire such property ». So that that is a question which is not a proper question for international regulation ; and moreover it is not of any importance. What is important for us, and what is the reason of the whole work which we have undertaken from the very beginning, is this : that we are trying to do away with those difficulties which arise for the commercial public in consequence of the present state of affairs, wherein nobody knows which law is applicable, or will be applicable in the course of the adventure which he undertakes as a shipowner, or as a shipper of cargoes.

Then also the question of mortgage, it seems to me, is a question of an entirely national character, and not of an international character. When a man wants to borrow money on the credit of his ship, or a man wants to lend money to a shipowner, let the security be governed by the law which governs every contract between those two parties. That is not a thing which affects commercial interests generally. What affects commercial interests generally is what happens to the ship during the course of her voyage — the adventures and the casualties that she is subject to,

and the questions of law which arise out of those adventures and casualties. If we look at the question from this point of view, I think it follows that it is quite clear we ought to limit our work to the unification and to the establishment of a law which governs the consequences of those maritime casualties which happen during the course of a voyage.

Now if we take a little closer view of this question it seems to me to be a very simple one — simple at least as to the principles which govern it; though perhaps not as to details. The details can, however, be worked out. The principle in all civilised countries is the same as that which is laid down in the report signed by the English Committee, at the head of which figures the name of Lord Alverstone. The same principle governs the German law; and the same principle governs the French law, and all laws which have been made in imitation of the French law, the Code de Commerce, *i. e.* that certain privileges ought to be granted to creditors who have, during the voyage of a ship, given credit to the ship, or to the ship's Master; and that there has to be established between those creditors rank or preference, which is founded on the principle that he is the better creditor, or the more favoured creditor who has given his money to save for the other creditors the property upon which they have lent their money. So that this inverse order as compared with the dates of the loans is the natural and logical sequence of that principle, and the only one which can be admitted. In fact it is that principle from which all the other details might be drawn.

Then on the other hand the law of the flag does not give a solution which can be satisfactory. Take for example an Italian vessel which is brought to public sale on account of debts, and then the question of preference arises: who has a lien, and what is the order of the different liens? The

question that would arise if we took the law of the flag would be, what says the Italian law? There is a bottomry bond given in a French or an English port by an Italian vessel under conditions which perhaps are not recognised by the Italian law by reason of certain forms which have not been observed, or in consequence of other circumstances. The Italian law would say : We do not give this creditor the privilege of a bottomry bond holder. Is he to be deprived of his privilege? Impossible. That is what Mr. Edzard admitted this morning when he said that there must be exceptions. But then those very exceptions are so frequent, and must be so frequent, that in fact a solution of the question by the answer « The law of the flag » is not satisfactory at all.

Now as to the possibility of surmounting those difficulties, — the existence of which I will not deny, although I do not shrink from them, — I cannot help supporting what has been just now said by the representatives of the English Committee upon that subject; and I may add that it is our work, and our especial work, to make these drafts of uniform laws. We have made a beginning, and if it is said that the beginning is too weak, well that is only a reason for continuing these beginnings, and for adding to them. I do not think that the Diplomatic Conference will be seriously hindered by want of work, because what we intend to lay before them, and are able to lay before them, namely the draft of those two treaties on Collision and on Salvage, will really include, and will really settle such a number of questions, that the commercial public will be immensely grateful if only those two treaties should acquire the force of law. It would be an enormous progress if the Diplomatic Conference should begin its work by adopting those two treaties. Let us meanwhile prepare for them the pleasure of adopting another treaty. That is just

what we intended from the beginning; and if we add to those two treaties another treaty on the maritime privileges and the liens on vessels, that would serve to provide a sufficient diplomatic menu to be laid before another Conference; because I am sure that the first Conference would have enough to do in dealing with those two treaties.

Now let me in conclusion only say one word more on the point whether some other questions than are contained in this Ordre du jour before us ought to be dealt with by our meeting. Mr Beernaert, I think, has very clearly explained that it is impossible to mix up other questions with the work which has been commenced by us. I would add that it is not only impossible, but it is very inadvisable to extend our work to topics which are not entirely within the limits of what is explained by the title of our association *La Conférence Internationale de Droit Maritime.* Let us confine ourselves to those maritime questions which are of international importance, and that simplifies this question because it excludes property in ships and mortgages and the like; and it limits our work to the *privilèges maritimes,* which is a subject which, although it presents some difficulties, is still capable of being worked out and brought to a sucessful issue.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck)

M. Sieveking s'est prononcé à son tour pour le système de l'unification en cette matière. Il a fait observer que la complexité et les difficultés que paraît présenter la question disparaissent si on veut bien la limiter aux points qui ont un véritable intérêt international. C'est ainsi par exemple, dit-il, qu'il n'importe pas au point de vue international dans quelles conditions on peut acquérir la propriété d'un navire allemand, pas plus qu'il n'importe dans d'autres cas, comment on peut en Allemagne acquérir une hypothèque sur un navire allemand. Mais il faut se préoccuper uniquement des difficultés qui se présentent aux hommes d'affaires, difficultés qui surviennent en cours de voyage.

Si on veut bien limiter l'unification à ce qui est ainsi véritablement important au point de vue international, on ne se trouvera pas devant des solutions si difficiles. D'ailleurs, ce serait une erreur de croire que nous n'aurions pas de difficultés en appliquant la loi du pavillon. M. Edzard s'est vu forcé lui-même de faire un grand nombre d'exceptions à cette loi. M. Sieveking a donné l'exemple d'un navire italien qui aurait été grevé d'un emprunt à la grosse dans un port français ou anglais et pour lequel on pourrait, selon la loi du pavillon — la loi italienne, — discuter la validité de ce privilège Il ajoute que ce serait là une profonde injustice et qu'il est impossible d'admettre cette solution. Les difficultés sont donc très graves et il y aurait, pour l'application, des difficultés de nature telle que les conflits, loin d'être évités, n'en subsisteraient que davantage. La réponse finale doit donc être : la loi du pavillon ne résoud pas la question d'une façon satisfaisante.

M. Sieveking a ajouté encore, en ce qui concerne la conférence diplomatique, que si elle fait ce qui lui est soumis, elle aura assez de travail et rendra un inappréciable service au commerce maritime. Dans l'intervalle, notre conférence préparera pour la conférence diplomatique de nouvelles matières, de nouveaux sujets de travail.

Me Franck (Anvers). Permettez-moi, Messieurs, pour terminer cette discussion, de vous proposer un ordre du jour conçu comme suit :

« La conférence estime qu'il y a lieu de résoudre
» par l'établissement d'une loi uniforme les con-
» flits de lois en matière de droits réels et de
» privilèges maritimes, réserve faite des difficul-
» tés présentant un intérêt purement national ».

M. Rahusen (président). Vous avez entendu, Messieurs, la proposition qui vient d'être faite.

Je crois que nous pouvons tous adopter cette résolution. Je crois que nous sommes tous d'accord qu'il y a lieu de tâcher d'en venir à l'uniformité dans les matières de droits réels et de la propriété.

Je crois donc qu'll n'y a aucune objection à cette proposition. Seulement, je crois qu'elle n'est pas complète. Je ne

vois en effet pas la manière d'arriver à ce but. A mon avis, il faudrait ajouter à cette motion ceci : « ET NOMME, AFIN D'EN VENIR A UNE SOLUTION, UNE COMMISSION QUI PRÉPARERA L'ÉTUDE DE LA QUESTION. »

Je crois qu'il n'y a pas d'inconvénient à insérer ces mots dans la proposition de M. Franck, tandis que si nous ne l'insérons pas, on pourrait laisser la chose dormir en toute éternité et on n'y toucherait plus.

En dehors de cela, je n'ai aucune objection à accepter cette proposition.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). En ce qui me concerne, je suis absolument d'accord que cette question doit être renvoyée à une commission. Mais je crois qu'il serait intéressant d'entendre encore les vues de certains de nos collègues sur la manière dont doit se faire en général la classification des privilèges ; il y a divers points sur lesquels il faudrait un peu de lumière.

Il y a de grandes divergences entre les législations. Les législations continentales en général se guident par le principe des frais conservatoires, c'est-à-dire que les créances ayant servi à conserver le navire à d'autres créanciers, ont la préférence. La loi anglaise considère qu'il y a lieu à exception en faveur des sauveteurs et des abordés.

Il faudrait évidemment que la Commission sache quelles sont parmi ces idées générales celles auxquelles elle doit se rapporter. Sinon, lorsque plus tard, la commission nous présentera un projet, ce travail sera à recommencer.

Nous voterions donc d'abord sur la question élémentaire : application de la loi du pavillon ou unification.

Ensuite, Monsieur le Président voudrait bien nous permettre un échange de vues sur la matière, de façon à guider les travaux de la commission à nommer.

M. RAHUSEN (président). Je prendrai la liberté de diviser le vote : 1° la proposition telle qu'elle est faite, 2° le vote sur la commission, 3° vote sur la question de la loi du pavillon.

Quant à moi, je dois m'opposer aux vues de M. Franck. Nous savons réellement quelles sont les opinions des diverses associations par les rapports qui ont été préparés pour cette réunion. Pourquoi donc remettrions-nous pour une ou deux années une question qui est à mon avis de la plus grande urgence ?

Quelle est la position de la question maintenant ? Qu'on applique la loi *loci executionis* en droit réel. A mon avis, c'est la plus grande absurdité que l'on puisse imaginer. Nous avons vu dans ce pays-ci l'exécution de l'*Elbe* qui avait été abordé par un navire anglais. Alors, la loi de la Hollande a été appliquée à cette matière, parce que par hasard le navire était entré à Rotterdam. Je le répète, à mon avis, c'était parfaitement absurde.

En résumé, je propose trois votes.

Quant à la première partie, je ne crois pas même qu'un vote est nécessaire. La voici :

« La Conférence estime qu'il y a lieu de résoudre par l'établissement d'une loi uniforme les conflits en matière de droits réels et de privilèges maritimes, réserve faite des conflits présentant un intérêt purement national. »

« The Conference is of opinion that it is desirable to put an end — by the adoption of a uniform law — to the conflicts of law with regard to rights « in rem » and preferential rights on ships, without prejudice to such differences of law as arisen with regard to matters of national interest only. »

Je crois que nous voulons tous cela.

(*Adhésion*).

(*Carried*).

Maintenant, pour la question de la Commission à nommer.

Faut-il donner à cette commission des instructions en la matière ou convient-il de lui laisser liberté pleine et entière ?

M. CH. LE JEUNE. (Anvers). Je me permets, M. le Président, de vous faire remarquer qu'à mon avis, la nomination d'une Commission sera mieux à sa place quand nous aurons élucidé quelques-uns des points qui sont dans notre programme. Nous déciderons alors, comme cela s'est fait aux conférences précédentes, de soumettre à une commission la codification du travail que nous aurons élaboré.

Mais vous voulez substituer la commission à la conférence et il me semble que ce n'est pas là une bonne procédure. Avec les divergences existant actuellement entre les divers systèmes, la classification des privilèges nécessite une discussion ici. Quand nous aurons eu le temps et l'occasion de discuter cela en conférence, alors seulement, il sera temps de nommer une commission. Je pense, quant à moi que c'est en tout cas plus logique et plus conforme aux traditions de notre œuvre.

M. LEFEBVRE. (Alger). Je veux simplement faire observer que je partage l'opinion de M. Le Jeune. Une commission ne peut exprimer que l'avis de ses membres, c'est-à-dire de quelques personnes seulement, et il est fort possible que ces quelques opinions individuelles ne concordent nullement avec les désirs de la majorité de cette conférence. Tandis que si nous discutons ce qui est à l'ordre du jour, la commission pourra s'inspirer dans son travail de ce qui se dira ici.

Au surplus, notre ordre du jour porte aujourd'hui ces

questions sous le titre de « Conflits de lois en matière d'hypothèques, droits réels, propriété de navire et privilèges ». Par conséquent, je crois que nous agirons prudemment en suivant simplement l'ordre de notre programme.

L'avis de nommer une commission est fort sage, mais je crois qu'il serait plus sage encore que les membres de cette commission pussent savoir à quoi s'en tenir sur les vœux exprimés ici par certains délégués des associations nationales.

M. Louis Franck. (Anvers). Je vous demande bien pardon, Messieurs, de prendre si souvent la parole, mais je vous promets, en échange, d'être très bref.

Je suis parfaitement d'accord qu'à première vue, ces questions des privilèges et droits réels ont un aspect rébarbatif; mais si vous voulez bien les examiner de plus près, en comparant les solutions données par les différentes lois nationales, vous vous apercevrez bientôt que ces difficultés sont plus apparentes que réelles.

Tout d'abord, vous trouverez qu'un grand nombre de pays sont d'accord pour mettre en tête les droits du trésor public. La raison en est celle qui est indiquée dans la fable du lion et des autres animaux. Le lion ici, c'est l'État, et quand il s'agit d'impôts ou de droits, l'État se charge toujours de ne pas arriver en seconde ligne.

Ensuite, des considérations humanitaires, qui ont bien leur valeur au temps où nous sommes, accordent le second rang aux gages du capitaine et de l'équipage pour le dernier voyage.

Voilà déjà deux points sur lesquels beaucoup de nations sont unanimes.

Vient alors une question sur laquelle on se sépare et sur laquelle, je pense, il faudra qu'on prenne une décision.

Il y a d'une part les législations qui, sans doute parce

que la marine chez eux n'atteint pas une grande importance, se contentent de la législation ordinaire, et il y a d'autre part les Anglo-Saxons qui se sont inspirés de principes spéciaux pour régler les diverses questions maritimes. Ici donc, nous entrons en plein conflit. Les législations anglo-saxonnes donnent un rang très favorable aux créances d'assistance et surtout d'abordage.

Dans les législations continentales, on place ce privilège après les frais conservatoires, notamment en ce qui concerne l'abordage.

Les législations anglaise et américaine, au contraire, tendent à placer ces privilèges presqu'au premier rang.

Je suis d'avis que ces lois sont dans le vrai. Ce qui me décide dans ce sens, c'est cette considération que le navire est un objet de propriété d'une nature spéciale. Il s'en va en mer, il cause un abordage. Il importe que celui qui en souffre puisse s'en prendre au navire qu'il a là, qu'il puisse l'exécuter. Peu importe que la propriété réside dans le chef d'une seule personne ou qu'elle soit divisée, en nue propriété et en usufruit, en propriété et hypothèque Les Anglais disent : il faut que l'abordé soit payé. Et les mêmes raisons doivent faire classer dans la même catégorie les frais d'assistance, et leur faire donner le pas par exemple sur les débours exposés par le capitaine en cours de voyage, les prêts à la grosse et l'avarie commune.

Le motif de cette différence, c'est qu'ils considèrent que celui qui est créancier du chef d'abordage comme du chef d'assistance, est un tiers qui n'avait eu antérieurement aucun rapport avec le navire en faute. Il n'a pas demandé d'avoir cette créance ; il est victime d'une lésion. Si vous vous trouvez devant deux créanciers dont l'un a traité avec l'armateur et dont l'autre n'a pas traité avec lui, et si vous avez à choisir entre les deux, vous devez donner la préférence au second.

Je suis donc d'avis qu'on recommande à la commission d'accorder au privilège pour abordage le rang qui lui est donné par la loi anglaise.

I will just repeat in English what I have been saying. I pointed out to the meeting that the fundamental discrepancy between the Continental and the English law on this matter of privilege and right is the following one : In England a first lien is given to the claim for damages by collision; whereas in the Continental laws this claim in some cases may run upon the 8th rank, in others the 10th, or the 12th or the 14th. In my opinion the British and American laws are right in this matter. Wen a wrong has been done by a ship, the person who has lost by the fault of the captain of that ship should be paid in the first instance. At least there should be no difference in his situation according to the fact wether the property of that ship is in one person, or is divided between a proprietor and a mortgagee or other person or persons possessing privileged rights. I think the Conference should decide that the lien for collision damage should rank first, and then the other questions may very easily be arranged.

M. Autran. (Marseille). MM. Je crois que nous sommes tous d'accord pour conclure à la nomination d'une commission qui aura à examiner le rang que les divers privilèges doivent avoir entre eux.

Mais comme on le disait il n'y a qu'un instant, la question sera de savoir de quels principes s'inspirera la commission. Or, il est un point sur lequel je me permets d'appeler toute la bienveillante attention de la Conférence, c'est qu'il y a entre la situation des créanciers hypothécaires et celle des créanciers privilégiés un conflit d'intérêts considérable. En effet, les créanciers hypothécaires, (mortgagees) ont fait confiance au navire : ils ont fait confiance à l'armateur et ils lui ont ouvert un crédit qui a rendu peut-être possible l'expédition maritime. Or, pendant le cours de l'expédition, il peut naître une série de créances auxquelles les diverses lois nationales, ou la loi uniforme que la commission serait chargée d'élaborer, accorderaient un privi-

lège (*lien*) qui serait préférable à la situation du *mortgagee*, de telle sorte que suivant que vous étendrez ou restreindrez le nombre des privilèges, vous porterez atteinte ou non au développement du crédit maritime. C'est là une considération sur laquelle je me permets d'appeler toute votre bienveillante attention, et si je me permets d'insister comme je le fais, c'est que pendant le cours de ma carrière professionnelle, j'ai vu des créanciers hypothécaires qui avaient tout lieu de croire leur situation inexpugnable, et qui se sont trouvés en face du vide parce que lors du jour de la réalisation du navire, le prix entier se trouvait être absorbé par les créances privilégiées Par conséquent, je crois que si vous voulez favoriser le développement de l'industrie maritime, vous devrez restreindre autant que possible le nombre des privilèges, parce que, plus vous créerez de privilèges, plus vous empirerez la situation des créanciers hypothécaires qui seront obligés de voir passer devant eux un grand nombre de créanciers. J'admets très bien que là où il s'agira de dettes ayant pour cause des considérations d'humanité, là où il s'agira d'exploitation forcée du navire, où de besoins urgents du navire, vous accordiez à ces diverses catégories de créances un rang privilégié. De même pour l'État qui ne s'oublie jamais, comme disait notre ami Me Franck, et qui, si nous ne reconnaissions pas ses droits, se chargerait bien de le faire lui-même. J'admettrais bien aussi comme privilège l'indemnité de *salvage*, parce que, si les sauveteurs n'avaient pas sauvé le bateau, il n'y aurait rien pour personne ; j'admettrais encore les gages de l'équipage ; j'admettrais aussi les emprunts faits par le capitaine pour assurer la continuation de l'expédition, en d'autres termes, toutes les dépenses ayant un caractère intimement lié à la conservation du gage commun pour compte des créanciers quels qu'ils soient, mais en dehors de ces créances, qui découlent

en quelque sorte de la nature même des choses, la commission devrait s'opposer à une extension des privilèges, parce que, comme je l'ai dit déjà, toute extension des privilèges est au détriment du crédit hypothécaire des navires.

Là où l'on vous propose d'accorder une indemnité d'abordage, pourquoi le veut-on ? Parce que ce créancier est victime d'un quasi-délit ; mais si toutes personnes victimes d'un quasi-délit devaient avoir un privilège, il n'y aurait vraiment pas de raison pour ne pas accorder un privilège à tout le monde.

Je me permets d'exprimer ici une opinion toute personnelle, mais je crois que la commission, dans ses travaux, devra toujours avoir comme guide ce principe directeur que le privilège doit être l'exception, que les créances ordinaires doivent être la règle, parce que si nous étendons le nombre des privilèges, cela aura pour résultat de diminuer pour les créanciers hypothécaires la valeur éventuelle du gage auquel ils doivent faire confiance.

M. Fr. Berlingieri. (Gênes). Je me rallie à l'opinion de M. Franck pour ce qui en est du rang des privilèges. Je serais d'avis de classer avant tous les autres les créances pour dommages-intérêts du chef d'abordage. Je ne suis pas d'accord avec M. Autran pour exclure les dommages-intérêts du chef d'abordage des privilèges ; je garderais ce privilège, mais dans le rang des frais de sauvetage. Ceux-ci, selon le code italien, ont le second rang et viennent après les frais de justice ; ils ont un privilège sur le navire, la cargaison et le fret au même degré et je crois que cela n'est que juste, puisqu'il s'agit là de frais qui ont sauvé toutes ces choses-là sur lesquelles se basent les autres privilèges.

Pour ce qui a trait aux gages du capitaine et des per-

sonnes de l'équipage, il importe de faire une distinction qui est faite également par la loi italienne.

S'il s'agit de privilèges sur le fret, alors il faut accorder un des premiers rangs aux loyers des personnes de l'équipage mais s'il s'agit du navire ou de sa cargaison, il faut les mettre au sixième ou au septième rang.

M. Franck a dit que les privilèges pour dommages-intérêts à raison d'un abordage, doivent primer tous les autres privilèges, exception faite pour les frais de sauvetage, et qu'ils doivent primer spécialement les frais conservatoires. Mais il convient de faire une distinction. Si ces frais sont encourus dans le port, alors, oui, mais si les frais sont faits pendant le voyage, pour les besoins de la navigation, alors je ne crois pas que ces frais doivent être primés par les dommages-intérêts du chef d'abordage. A tout ce qui a trait à des dommages-intérêts du chef d'abordages, il faudrait assigner le même rang qu'aux dommages-intérêts pour détérioration, perte, avaries aux marchandises en faveur de la cargaison contre le capitaine ou le propriétaire de navires.

Pour conclure, je suis d'accord pour accorder un privilège aux dommages-intérêts du chef d'abordage, mais un privilège qui vient après celui qui est accordé aux frais de sauvetage et — s'il s'agit de privilège sur le fret — un privilège qui vient après celui accordé aux loyers du capitaine et de l'équipage.

M. MARTIN. (Hambourg). Je tiens seulement à exprimer une chose : c'est que je ne suis pas d'accord avec M. Franck qui a placé le privilège pour abordage sur le même degré que les frais d'assistance. Je trouve que M. Autran a parfaitement raison, de même que M. Berlingieri quand ils disent qu'il faut toujours en premier lieu mettre en avant le privilège pour les mesures conser-

vatoires et qu'après seulement on peut donner un privilège à d'autres créances.

Je pense surtout que l'on ne peut pas dire que les créances de tiers doivent primer les créances contractuelles.

J'aimerais appuyer M. Autran dans ce qu'il nous a dit tantôt, ainsi que M. Berlingieri, et j'espère que la commission que nous allons nommer ne sera pas chargée de mettre sur le même rang les indemnités pour abordage et les frais de sauvetage.

M. SAMUEL. In reference to the question before the Conference of mortgages and *rights in rem* of shipowners, the suggestion that has been made that in cases of collision where a ship happens to be mortgaged the mortgagee should have the first right on the ship is, from the merchant's and the shipowner's point of view, hardly admissible, because a shipowner would have no security whatever for his property if it were to be admitted for one moment that a man who chose to mortgage his ship — an absolutely penniless owner — in the event of that ship occasioning damage to other ships, either through negligence or in any other way, should be allowed to escape. As far as shipowners are concerned, I think they would be very averse to any legislation taking place which would put them in the position of having no remedy against the delinquent ship, and I feel quite sure that in saying that my opinion would be confirmed by the majority of English shipowners. If the case were put before the Chamber of Shipowners by the Government, I feel quite certain that the Chamber would unanimously vote in favour of the present law being maintained. I do not wish to occupy your time further upon this question, upon which so many opinions have already been expressed, but

I should like to say a word on another point, with regard to the preference of creditors on ships during the voyage, from the point of view of the merchant. We unfortunately very often have dealings with steamers going abroad where the owners do not always meet their obligations, and it becomes a necessity sometimes to arrest a steamer in a foreign port. And I think that when this Conference is dealing whith the matter, it should take care that the creditors who advance funds to furnish the ships with supplies should have the preference over other creditors, because if it were not for their assistance in foreign ports the steamers could never return to their home port, and therefore the mortgagees would always have to find means for bringing the steamers home if the suppliers of coal and materials did not do so.

(*Traduction résumée par* M. FRANCK).

M. Samuel a fait observer en réponse à ce qu'a dit M. Autran qu'il semble à peine possible de donner une situation différente dans un abordage, à un navire hypothéqué qu'à celui qui ne l'est pas. Si par égard pour un navire hypothéqué, vous dites que vous refusez tout privilège pour abordage, il faut donc en venir à la conclusion qu'un navire hypothéqué pourra aborder impunément tout autre navire.

M. Samuel a en outre fait observer qu'en ce qui concerne les opinions en Angleterre, il est convaincu que les armateurs se prononceront pour le maintien du rang des privilèges pour abordage parmi les privilèges maritimes.

M. RAHUSEN (Président). Je crois, Messieurs, qu'il est temps de clôturer cette discussion. Le temps nous presse et nous avons encore bien d'autres sujets à discuter.

Il y a donc deux votes à prendre. D'abord, est-ce que la commission sera nommée.

Y a-t-il divergence d'opinion à ce sujet ?

(*Non !*)

Donc, tout le monde est d'accord. *La Conférence décide en conséquence qu'il faut nommer la commission.*

Maitenant, la seconde question :

Faut-il, comme mesure transitoire, avant d'arriver à l'uniformité, proposer aux Gouvernements de s'en tenir, suivant les principes du droit international privé, à la loi du pavillon ?

M. ASSER (La Haye). Je n'ai eu nullement l'idée de dire que la Conférence s'adresserait directement aux Gouvernements. Mon opinion personnelle est que tous les Gouvernements peuvent se mettre d'accord pour que la Conférence diplomatique projetée ait à s'occuper également de cette question. Je considèrerais cela comme une bonne résolution, puisque cette conférence aurait ainsi bien plus d'importance que maintenant. Mais je comprends bien que ce n'est pas ici la place pour discuter cette question.

M. RAHUSEN (président). Je crois que nous ne pouvons pas voter sur cette question. Ce que M. Asser vient de dire, c'est un vœu que je partage moi-même, mais irréalisable pour le moment.

Mais on peut voter sur cette autre question : Est-ce que comme mesure transitoire jusqu'à ce que l'uniformité puisse être réalisée dans les droits réels, nous devons préconiser l'application de la loi nationale ?

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). Si je ne me trompe, il a été acquis que c'est par l'unification que nous allons tâcher d'atteindre à la solution des conflits de lois en matière de privilèges et de droits réels, et il me semble qu'après consultation de l'assemblée, il a été décidé sans opposition que c'est la voie que nous allons suivre. S'il y avait un doute à cet égard, veuillez être assez bon de

mettre la question au vote, M. Franck ayant fait à ce sujet une proposition formelle qui a été, je pense, acceptée.

M. RAHUSEN (président). Je crois que rien n'a été préjudicié par là. On a voté que l'on essayerait d'unifier ; mais comme mesure transitoire, on pourrait en attendant que nous en soyons là, adopter la loi du pavillon.

Je crois toutefois que la majorité est contre cette adoption de la loi du pavillon.

M. BEERNAERT. Elle est contraire à l'introduction dans la discussion d'une question qui n'est point à l'ordre du jour.

D'ailleurs la loi du pavillon ne peut nous donner l'uniformité, et l'application de cette loi donnerait même lieu à des conflits très nombreux. C'est pourquoi on s'attache à unifier toutes les législations.

M. CH. LE JEUNE (Anvers). Avant le renvoi à une commission, je ferai remarquer que l'ordre du jour n'est pas épuisé quant aux privilèges et droits réels et que l'on ne connait pas l'opinion de l'assemblée sur les questions qui viennent d'être envisagées.

Est-ce que l'on renvoie après ces simples explications à la commission toute la question et aura-t-elle mission de la résoudre, donc de trouver éventuellement la solution ? Mais laquelle ? M. Franck et nos amis anglais ont émis un avis diamétralement opposé à celui d'autres membres. Aucune décision n'a été prise. Il sera très difficile, pour la commission, de savoir dans quel sens elle doit rédiger son travail. Il me semble important de délibérer sur ce point d'une façon explicite.

M. BEERNAERT (Bruxelles). On peut remettre la déci-

sion à demain. Quant à moi, je ne partage pas l'avis de l'orateur précédent.

M. Rahusen (président). Si vous voulez remettre la décision à demain, je me déclare volontiers d'accord.

M. Louis Franck. (Anvers). Puisque vous le désirez, réfléchissons jusqu'à demain.

Cette question du système à adopter est essentielle. Si vous voulez relire le rapport américain, vous verrez combien il importe de ne pas compliquer les choses.

Ce qui me préoccupe surtout, c'est de trouver un terrain d'entente avec nos amis anglais.

Dans ce but, il y a lieu d'accorder le droit à la commission dans le projet à faire, de donner au privilège du chef d'abordage un rang semblable à celui dont il jouit actuellement en droit anglais et américain. Alors on aurait à examiner ce que l'on ferait de l'assistance. L'assistance est une question, et les droits qui naissent de rapports contractuels sont une autre question.

On peut bien admettre que le privilège pour assistance prime celui de l'abordage, tandis qu'on ne pourrait admettre que celui découlant de rapports contractuels prime l'abordage.

Je propose donc que dans le projet futur, on laisse à ces privilèges le rang qu'ils occupent dans le droit anglais et américain.

La séance est suspendue jusque jeudi 15 septembre.
Adjourned to Thursday, 15th September.

JEUDI, 15 SEPTEMBRE
THURSDAY, SEPTEMBER, 15th.

Présidence de M. Rahusen

Mr. Rahusen in the chair

SÉANCE OUVERTE A 9 HEURES DU MATIN.

SITTING OPENED AT 9. A. M.

HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES MARITIMES
MARITIME MORTGAGES AND LIENS ON SHIPS

M. RAHUSEN. (Président). MM. A l'ordre du jour se trouve la proposition de M. Louis Franck. Je vais la lire.

« IL Y A LIEU POUR LA COMMISSION D'EXAMINER, DANS LE PROJET D'UNIFICATION S'IL NE CONVIENDRAIT PAS D'ACCORDER AU PRIVILÈGE POUR ABORDAGE UN RANG SEMBLABLE A CELUI QUE CE PRIVILÈGE OCCUPE DANS LE DROIT ANGLAIS ET DANS LE DROIT AMÉRICAIN ACTUEL, TOUT EN RÉSERVANT LA PRIORITÉ AUX DROITS DU TRÉSOR PUBLIC, AUX GAGES DE L'ÉQUIPAGE ET A L'INDEMNITÉ DE SAUVETAGE. »

M. LODER. (Rotterdam). Comme M. le Président le disait, la proposition de M. Franck est à l'ordre du jour et c'est sur cela que je me permettrai de faire quelques observations.

Il nous demande si ce n'est pas absolument au premier rang qu'il convient de placer parmi les créances privilégiées les indemnités dues pour abordage.

Le seul argument que nous ayons entendu jusqu'ici en

faveur de cette demande, c'est que la loi anglaise et la loi américaine ont adopté ce système et que le concours de ces deux pays ne pourrait être obtenu à moins d'adopter le même système.

Il me semble que pareille raison n'est pas suffisante. Nous sommes réunis ici pour examiner quel est le meilleur systême et il me paraît inutile de faire des concessions lorsque le besoin ne s'en fait pas sentir.

Nous autres, Hollandais, nous avons toujours été prêts à faire des concessions. A la conférence de Londres, je l'ai déjà dit et je l'ai prouvé, mais toujours sous cette réserve que nous en sentions l'utilité et le besoin. Nous croyons que cette innovation que l'on veut imposer à la commission à nommer ne sera pas acceptable et pas acceptée chez nous.

Le premier de tous les privilèges doit être celui réservé aux frais de sauvetage et d'assistance, parce que ceux qui ont sauvé et assisté le navire ont contribué à préserver le navire et la fortune de mer, non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour les autres. C'est la seule raison valable pour accorder à une créance de premier ordre.

De plus nous avons, et toutes les autres nations l'ont aussi, le système selon lequel les dettes ultérieures priment toujours les dettes antérieures. La seule raison de ceci, c'est encore que les créances ultérieures ont contribué à préserver les droits des autres qui les ont devancées.

Mais ces mêmes raisons n'existent pas pour les créances du chef d'abordage ; on a fait un dommage, et il est évident que ce mal doit être réparé ; mais cette créance n'a contribué en rien à la conservation du gage commun et il me semble donc qu'elle ne doit pas avoir de privilège sur les créances ordinaires. S'il est clair que le mal doit être réparé, je ne comprends pas du tout pourquoi une pareille créance devrait passer avant toutes les autres.

On a mis les hypothèques après les créances privilégiées. Pourquoi? Parce que les créanciers hypothécaires n'auraient rien si les autres créanciers n'avaient pas contribué à préserver le gage commun.

Chez nous, les indemnités pour abordage ne sont pas même placées parmi les créances privilêgiées.

Quelquefois, on a voulu déduire ce privilège de notre article 318 ; mais je crois que cela n'est pas exact ; enfin, cette créance n'est pas même mentionnée parmi les privilèges, et je crois que ce n'est que juste. Les autres créanciers en faisant des livraisons au navire, lui ont donné un crédit ; ils ont posé un acte volontaire. Et s'ils ont fait cela, s'ils ont accordé ce crédit, c'est qu'ils savaient qu'ils auraient le navire pour objet d'exécution. Mais il n'en est pas de même, comme je l'ai dit déjà, avec les créanciers du chef d'abordage. Ils n'ont pas fait un acte volontaire, mais leur créance est née d'un acte involontaire, imprévu, fortuit. Mais aussi lui est-il loisible de se garantir, s'il le veut, contre cette éventualité, par une assurance, ce que les autres créanciers ne peuvent pas. Je ne vois donc pas pourquoi on ferait cette innovation et je crois être certain que si on l'introduisait réellement, on ne l'accepterait pas chez nous.

(*Traduction résumée par* M. Sieveking)

M. Loder said there is no reason for collision claims being in any way privileged. The only reason adduced up till now is that the English and American law says that they shall be privileged ; but this would not be a sufficient reason for accepting the view thus taken in America and England if such view is not a reasonable one; and he continued by stating the law in Holland to be that first of all salvage claims take precedence, and that because the salvor saves the ship and freight not only for himself, but for all those who have any claims against the ship and freight ; and secondly, all those claimants whose obligation had been contracted, and who had given their money to the ship for the purpose

of enabling the ship to continue and perform the voyage, take the next rank. But those claims arising out of collision are not even privileged in Holland, nor is there any reason why they should be privileged. Of course anyone who has suffered by the wrong act of another person must be paid ; but on the other hand the collision claimant who has suffered by a collision might insure his loss ; and those who have given their money to the ship by creating a debt have only the ship and freight to rely upon to meet their debt — they cannot insure their debt; and therefore Mr. Loder says he really does not see why collision claims should be privileged.

M. Galibourg (Saint-Nazaire). MM., je suis tout à fait, au point de vue de la proposition de M. Franck, de l'opinion de l'honorable préopinant.

Remarquez qu'au point de vue de l'ordre des privilèges, M. Franck a introduit une question tout à fait nouvelle. Il ne s'agit pas en effet, d'après lui, de voir dans quel ordre viendront les divers privilèges existants, mais de créer de nouveaux privilèges.

Et il est venu vous dire avec beaucoup de talent et de force : si on réalise le prix d'un navire et qu'il s'agit de se le partager, tous les ayant-droit venant ensemble pour tâcher d'avoir leur part, dans quel ordre classera-t-on les diverses créances privilégiées ?

Tout d'abord, dit-il, les frais de justice : *Fiscus ante omnes !* Ensuite, par des considérations d'humanité les loyers et salaires des gens de l'équipage. Ensuite, a-t-il dit, sur le même rang, au même titre pour ainsi dire, viendront les créances de ceux qui ont donné assistance au navire et le privilège de l'abordé à raison des faits d'abordage, pour le privilège qu'ils pourraient avoir par suite des avaries éprouvées.

Dans ce moment, nous ne discutons plus l'ordre des privilèges, mais la création d'un nouveau privilège. A ce moment-ci, il s'agirait d'accorder d'une part les nations anglaise et américaine, d'autre part tous les autres codes.

Les codes français, allemands, et je crois la presqu'unanimité des nations disent que l'abordé n'aura pas de privilège. L'art. 130 de notre code n'en parle pas.

Pour vous citer un exemple : mon navire prend feu par la faute de mes hommes ; le feu se communique à des bâtiments voisins. Est-ce que ces navires auront un privilège pour les dommages qu'ils ont subis de la sorte ?

Un autre exemple : je suis à l'entrée du port, je fais de mauvaises manœuvres ; un autre navire passant entre moi et le quai, est obligé, pour se sauver, de se jeter sur le quai, et fait ainsi des dégâts aux œuvres d'art du port.

Est-ce que pour ces dommages il y aura un privilège ? Remarquez que c'est là le fait de tiers. Est-ce que ce ne serait pas une faute grave de créer, précisément dans les rapports internationaux, un privilêge de cette nature. On a dit avec beaucoup de raison qu'il faut considérer le navire comme une entité personnelle et morale. S'il en est ainsi, cette personnalité morale suivra le sort de toute autre personnalité.

Je suis d'avis que l'introduction de ce nouveau privilège serait la ruine du crédit maritime.

Voilà mon impression. Je vous prie de bien examiner cette question qui est de la dernière importance et je vous adresserai cette question : si en édictant ce privilège, vous ne craignez pas dans les rapports internationaux, d'exposer les propriétaires de navires à voir disparaître le crédit, sans lequel ils ne peuvent naviguer.

M. Louis Franck. (Anvers). Les codes scandinave, allemand, italien, belge admettent un privilège pour l'abordé.

M. Galibourg. (St-Nazaire). En dehors de ces nations, c'est donc de la création d'un nouveau privilège qu'il s'agit.

Et bien, est-il possible que dans une décision comme celle que nous devons prendre ici, où il s'agit surtout de classement de privilèges, on arrive, sans que cette question ait été antérieurement discutée, à créer de toutes pièces un privilège qui précédemment n'existait pas ?

Les raisons données par l'honorable M. Franck sont : 1° le rang occupé par ce même privilège dans les législations de l'Angleterre et des États-Unis, 2° à raison de la différence à faire entre les privilèges du chef d'abordage et les autres privilèges maritimes qui résultent de contrats librement intervenus, ce qui n'est pas le cas pour l'abordé : ainsi celui-ci est un tiers.

Je ne crois pas qu'il suffit, pour créer un privilège maritime, que des tiers puissent subir un préjudice. Encore faudrait-il dans ce cas se servir d'une formule plus générale : tous tiers qui subiront un préjudice par le fait du navire, auront un privilège sur celui-ci.

(*Traduction résumée par* M. ALFR. SIEVEKING)

Mr. Galibourg said that he also did not see any reason why we should give any privilege to a collision claimant. We have not now to decide the question in what rank the collision claimant should be placed : the question is as to constituting a new privilege ; and he mentioned two cases, first, that of a ship which catches fire, by some casualty through the act of another ship. Would the ship which has caught fire have a privilege ? Or, if a ship damages a pier in order to avoid a collision would the sufferer have a privileged claim ? Then Mr. Galibourg said that it is a very grave question to constitute a new privilege, which at present did not exist at all in the French and in many other laws and that it would have a great influence upon maritime credit, because it would mean the destruction of maritime credit, without which schipowners could not do any business at all. Therefore he was dead against any special privilege being given to a collision claim.

M. LEFEBVRE. (Alger.) Nous avons peut-être trop souvent le tort de vouloir rapprocher le droit maritime

des données générales qui régissent le droit commun ; nous ne devons pas oublier que le droit maritime est un domaine spécial enserré par des règles étroites ; le navire étant un entité juridique doit comporter des lois spéciales, tel est le principe.

Or, je conçois à merveille la proposition faite par M. Franck d'accorder un privilége à l'abordé. Non seulement pour les raisons qu'il vous a développées, mais également parce que j'envisage le navire débiteur comme donnant la manifestation du crédit ou de la confiance faits à l'armateur pour son habileté commerciale, au capitaine pour sa science technique, au navire pour ses qualités nautiques. Or, quoi de plus naturel que celui qui aurait fait ainsi un crédit injustifié ou imprudent, subisse en quelque sorte le contre-coup de son défaut de soins, puisqu'il aura eu une confiance exagérée dans cet ensemble de qualités actives de l'expédition maritime ? Quoi de plus légitime que ce créancier voie primer son droit par la créance de l'abordé ?

C'est pour ces raisons qu'en mon nom personnel, je déclare me rallier à la proposition faite par M. Franck tendant à donner à l'abordé un privilège sur le navire abordeur.

Je désire, MM., déposer sur le Bureau de la conférence un questionnaire que je voudrais voir soumettre à la commission dont la nomination a été décidée hier. Voici ce

QUESTIONNAIRE

« La loi du pavillon continuera-t-elle à régir les questions de propriété ?

« Mais le navire ne devra-t-il pas être autorisé à l'abandon de son pavillon et à l'extinction de son acte de nationalité quand il aura été établi que les droits réels le grevant ont été éteints, satisfaits ou garantis ?

« Quelle sera l'étendue de l'hypothèque ?

» Sera-t-elle limitée au navire seul ?

» Les lois nationales qui confèrent à certains créanciers des droits analogues à l'hypothèque mais qui en diffèrent par certains caractères, devront-elles ramener les conséquences et l'étendue de ces droits réels aux conséquences et à l'étendue des hypothèques ?

» Quelles seront les meilleures mesures destinées à donner une publicité suffisante à ces droits réels ? Quelle sera la durée de ceux-ci ?

» Y a-t-il lieu de décider la suppression du droit de suite accordé à certaines créances par quelques lois nationales ?

» Y a-t-il lieu de réduire le nombre des privilèges, et notamment de n'attribuer la faveur du privilège qu'aux créances nées pour les besoins du navire ou des éventualités de sa route, par le jeu même de son existence et de sa destination, et seulement pendant le voyage ?

» Quel rang convient-il d'assurer à la créance privilégiée née au profit du navire abordé, du quasi-délit d'abordage fautif ? Dans ce cas, le privilège du capitaine pour ses loyers ne doit-il pas être *au moins* éloigné ?

» Quelle sera l'étendue des privilèges ? Conviendra-t-il de déterminer pour chacun d'eux un rang différent suivant le gage qu'il grèvera, navire, fret, cargaison ?

» Les privilèges ne devront-ils pas être soumis à une prescription de courte durée ?

» Quel sera le mode de publicité le plus efficace pour révéler aux tiers l'existence des créances privilégiées ? Notamment le navire ne peut-il être astreint à avoir une sorte de grand livre révélant à première inspection sa situation commerciale ?

» Comment, au cours du voyage, seraient assurées les inscriptions à ce grand livre, des créances privilégiées qui viendraient à naître ? *Quid* de leur prescription ? »



Là loi du lieu de la réalisation régira-t-elle la forme des actes ?

(*Traduction résumée par* M. ALFR. SIEVEKING.)

Mr. Lefebvre has spoken in favour of giving to the collision claimant a privilege. He says a ship is so to speak a person, like any other person to whom debts and privileges may attach ; and those who give voluntarily their money to the ship must be aware of this. Therefore they have no title to any privilege above any other debtor obligation. Then he read several quesiions which he is going to submit to the Commission.

Mr. ENGLISH HARRISON. (London). Mr President and Gentlemen. Before I read the memorandum on the English law about collision, I should like just to say a word as to the distinction, which our law draws between liens arising out of contract, and liens arising out of a tort, or wrong, inflicted upon the shipowner apart from contract altogether.

In the case of a collision claim, that, according to our law, arises out of a wrong done to the shipowner over which that shipowner has no control at all, and there is nothing voluntary about it in any shape or form : in other words, the wrong is inflicted upon him against his will. In the case of wages, mortgages and so on, the relation between the parties arises out of contract, and arises out of contracts which the parties themselves have voluntarily undertaken to enter into, and as to which they can make such terms as they please ; and therefore our law draws a strong and clear distinction between a lien which is given in the case of damage inflicted upon the shipowner, and the case of liens for wages or mortgages, or other matters arising out of contract ; because our law recognises that those contracts are voluntarily entered into, and consequently our law draws a very strong distinction between the two.

Now we were asked to inform you what the English law, with regard to maritime liens which have their origin in a collision, in fact was ; and with the assistance of my colleague Mr Acland, I have written it out so that there may be no mistake as to precisely what the law is, because it is of course a matter which needs an accurate and careful statement. This is what I have prepared as a short statement of what the law of England is : — « The mere fact of damage being done by a ship in the circumstances hereafter mentioned, subjects her, her hull, tackle, furniture and freight to a maritime lien. I desire you to observe carefully that the ship itself must, in the words of the Lord Chancellor of England in a judgment in the House of Lords, « be the instrument of the mischief, and that in order to establish the liability of the ship to the maritime lien claimed, some act of navigation of the ship itself should, either mediately or immediately, be the cause of the mischief » ; which last words I may perhaps venture to explain as meaning that the ship must be a material cause in effecting the actual damage. The wrongful act of persons on board, unconnected with the navigation, will not give rise to any maritime lien. Thirdly, the wrongful act of navigation must be that of persons who are either actually, or who must be considered, as regards third persons, to be the servants of the owners. That is to say that as regards third persons owners cannot by the terms of their charter or contract of affreightment exempt their vessel from liability to a maritime lien arising out of and resulting from acts of wrongful navigation by the servants of the charterers. The reason of this has been clearly stated by Mr. Justice Barnes, who is one of the Judges in the Admiralty Court, in the following words : « In my opinion it is right in principle, and only reasonable, in order to secure prudent navigation, that third parties

whose property is damaged by negligence in the navigation of a vessel, and those in charge of her, should not be deprived of the security of the vessel by arrangements between the persons interested in her and those in possession of her; and the persons interested in a vessel, in placing her in the possession and control of third persons to be used or employed in the ordinary way, must contemplate that claims may arise against her in respect of rights given by the maritime law, and may be taken to have authorised those persons to subject the vessel to those claims. »

It may be well, I think, to explain in a very few words exactly what the English law means by the expression « maritime lien ». The expression means a claim or privilege of a ship to be carried into effect by legal process, which legal process is a proceeding against the ship itself, commenced in the first instance by the arrest of the ship. A maritime lien clearly is not based on possession. It is inchoate from the moment the claim or privilege attaches: it is perfected only by the legal process above mentioned; and it then relates back in its perfected form to the date upon which the claim first attached. The effect of the perfecting of that lien by this legal process is to enable the person in whose favour its existence has been decreed, to follow the ship into the possession of whomsoever it may have come, and to enable him on a sale ordered by the Court in the proceedings mentioned above to give a good title against all the world to the person who has bought her on such a sale. In other words: by sale under that decree the person in whose favour it is made obtains his money and his damages. »

There is one other matter to which I desire to call the attention of this Conference, and it is the precedence which is given to maritime liens by our law. I explained very

shortly the ground upon which the maritime lien is given, and the members of the Conference will find in the paper written by Mr Carver (whose absence from us to-day we regret), a very accurate statement of the law of England. I do not desire to read it, because all the members of the Conference have had the opportunity of reading it, but if they wish to inform themselves still further on the matter, or have not already done so, they will find a statement of those priorities under the English law by Mr Carver in the second of the preliminary Reports to this Conference. The substance of the whole matter may be concisely expressed by saying that the maritime lien for salvage takes precedence of all liens arising out of contract, or *ex contractu ;* such for instance as those arising from bottomry or wages: but it is postponed to a lien arising from a subsequent salvage of the vessel. That confirms what we have already had stated to us from this desk as to what the English law is ; and with that explanation I leave the matter in the hands of the Conference.

(*Traduction résumée par* M. DESSAIN.)

Le droit anglais, par rapport aux privilèges nés à la suite d'un abordage, peut être résumé comme suit :

1. Le simple fait d'un dommage causé par un navire dans les circonstances indiquées ci-après, soumet ce navire, son corps, ses apparaux et le fret, à un privilège maritime.

2. Il est à noter particulièrement que le navire même doit, suivant les paroles du Lord Chancelier d'Angleterre, « être l'instrument du dommage et, pour que le navire soit soumis au privilège maritime, il faut qu'un acte de navigation du navire même soit la cause indirecte ou directe du dommage ». Il m'est peut-être permis, ajoute M. Harrison, d'expliquer que ces derniers mots signifient que le navire doit avoir été la « cause matérielle » ayant pour effet le dommage.

La faute dans le chef de personnes à bord, mais n'ayant aucun rapport à la navigation du navire, ne donne pas lieu à un privilège maritime.

3. En troisième lieu, la faute de navigation, doit être attribuable à des personnes qui sont ou doivent être considérées par rapport aux tiers, comme étant les préposés des armateurs. C'est-à-dire, il faut que vis-à-vis des tiers, les armateurs ne puissent, en vertu de leur charte-partie, exempter leur navire d'un privilège maritime ayant son origine dans les fautes de navigation des préposés des affréteurs, ou qui en résultent.

La raison d'être de ceci a été clairement énoncée par M. le juge Barnes, de la Cour d'Amirauté, de la façon suivante : « A mon avis, il est de droit, en principe, et de raison, afin d'assurer la navigation prudente, que des tiers dont la propriété est endommagée par suite de la navigation négligente d'un navire par ceux qui en ont charge, — ne soient pas privés de leur privilège sur ce navire par des arrangements ou conventions entre le propriétaire du navire et ceux qui y sont intéressés ». Et il ajoute : « Les propriétaires d'intérêts affectant le navire, en le plaçant en la possession et sous le contrôle d'autres personnes, afin d'être exploité selon l'usage, doivent se rendre compte que des réclamations pourront surgir contre ce navire en vertu des droits consacrés par la loi maritime et l'on peut considérer ces propriétaires comme ayant autorisé les dites personnes à affecter le navire à ces réclamations. »

Il est peut-être utile d'expliquer en quelques mots ce que signifient au juste en droit anglais les mots « Maritime lien », — privilège maritime. Cela signifie un droit ou privilège sur un navire, qui doit être exercé par une procédure légale, laquelle procédure est en effet une action dirigée contre le navire même et qui doit être commencée par la saisie du navire.

Le privilège maritime ne trouve nullement sa base dans la possession. Il existe en lui-même dès que le droit ou privilège surgit et n'est rendu parfait que par la procédure indiquée ci-dessus, et alors prend date du moment où le privilège est né.

L'effet de cette procédure, en rendant parfait le privilège, est de permettre à la personne qui en est reconnue titulaire de suivre le navire en quelques mains qu'il se trouve et de lui permettre, lors de la vente ordonnée par la Cour selon cette procédure, de conférer un titre valable envers tout le monde, à celui qui achètera le navire lors de cette vente.

Il est un autre point sur lequel M. Harrison appelle l'attention de la Conférence, c'est le rang des privilèges maritimes. Il se réfère à ce sujet à la notice de M. Carver, qui figure au second des rapports pré-

liminaires. Il ajoute que le privilège maritime pour assistanee prend rang avant tout autre privilège à résulter d'un contrat ou *ex-contractu ;* tels par exemple ceux provenant d'une lettre à la grosse ou de gages ; mais il est postérieur à celui d'un sauvetage subséquent du navire.

M. ANTONIO VIO. (Fiume). Die Frage der Rangordnung kann nicht auf sich selbst geregelt werden. Wenn der Wert des Schiffes nicht genügt um alle Gläubiger zu befriedigen, würden dann diejenige welchen durch die Kollision Schade gelitten haben, auf einen Theil ihrer Rechte verzichten?

Ich glaube die Frage sei mit der Frage der Beschränkung der Rhederhaftung eng zusammen. Laut dieser macht der Rheder sich frei von jeder Haftung beim Abandonssystem. Wenn der Rheder nun das Schiff und die Fracht den Gläubigern überlässt, bleiben diejenige welche den Schaden gelitten ohne Entschädigung, weil der Pfandgläubiger in jedem Falle sein Recht gegen den Rheder behalt, wenn auch der Wert des Schiffes nicht genügt zur Begleichung seiner Forderung. Es ist daher eine Gerechtigkeitsfrage dem Kollisionsgläubiger ein gesetzliches Pfandrecht zu geben. Giebt man den durch das Schiff beschädigten kein Vorrecht, so kann es geschehen dass die Hypothekarier den ganzen Wert des Schiffes unter sich auftheilen, für den Beschädigten dagegen nichts mehr übrig bleibt. Wirthschaftliche Erwägungen der maritime Credit könne geschädigt werden, mögen gegen die Einräumung eines Vorrechtes an die durch das Schiff geschädigten sprechen, aber die Gerechtigkeit verlangt eine solche Einräumung. Der Rheder ist verantwortlich für die durch sein Schiff angerichteten Schaden ; diejenigen die ihm geschäftlich näher treten, ihm Geld leihen, u. s. w., müssen das wissen.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK.)

Au sujet de la question de principe, M. Vio fait remarquer qu'elle se lie intimement à celle de la responsabilité limitée et se prononce en

faveur du privilège pour abordage par une raison technique ; équitablement, tout homme lésé doit trouver une indemnité, et dans ce cas-ci il doit en être ainsi d'autant plus que son droit est déjà menacé par l'abandon du navire. Il ajoute qu'il y a une raison de pratique ; la voici : si vous ne donnez pas de privilège, il en résultera que les hypothèques pourront absorber toute la valeur du navire.

M. Vio estime ensuite que nonobstant ce qui a été dit au sujet du crédit maritime, les raisons d'équité doivent avoir le pas sur des raisons d'ordre économique. Il conclut donc à ce que l'abordé ait un privilège pour le dommage subi de ce chef.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck.)

Mr Vio said that the question is connected with the question of limitation of liability and is of opinion that the collision lien should be maintained. He considered it to be a matter of equity and justice ; and he added that if you were to deprive the sufferer by collision of the lien on the wrong-doing vessel, that would lead with the system of abandonment or limited liability to this consequence, that a mortgaged vessel could run down any other vessel without being liable for anything.

M. Kôzo Kijima (Japon). MM. Comme je prends la parole dans une langue étrangère, je vous prie de m'accorder toute votre indulgence.

L'Association japonaise s'en est référée, sur les questions d'hypothèques et de privilèges, au rapport qu'elle avait présenté à la Conférence de Hambourg. Je ne désire donc faire que de courtes observations.

A mon humble avis, il est préférable de viser à l'unification du droit plutôt que de s'entendre sur l'application universelle de la loi du pavillon. Pour faire triompher la loi du pavillon, il faudrait une entente internationale, absolument comme pour opérer l'unification. Or, il est si difficile d'arriver à une entente entre les Gouvernements, surtout quand elle doit avoir un caractère général, qu'il paraît infiniment préférable, si jamais on y arrive, de résoudre définitivement la question.

En outre, avec l'unification, les Gouvernements sauront à quoi ils s'engagent ; au contraire, avec la loi du pavillon, ils resteront toujours dans l'incertitude.

Je suis heureux donc d'avoir vu adopter le système de l'unification du droit maritime que je considère comme préférable à l'adoption de la loi du pavlllon.

En ce qui concerne le rang des privilèges, je pense qu'il est sage de s'inspirer des principes du droit anglais en les conciliant autant que possible avec les lois maritimes les plus récentes parmi lesquels je me permets de vous signaler le code japonais, dont vous trouverez la traduction dans le rapport de la conférence de Hambourg.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK.)

Mr. Kijima stated that he was glad to have seen that this meeting has adopted the view that it is preferable to try to arrive at a solution of these questions by unification of the maritime law rather than by trying to bring about an agreement between the nations as to the law of the flag. He said that in his opinion it would be quite as difficult to have the nations meet and accept the law of the flag ; and on the other hand the Governments would perhaps find it much better to have one uniform law so that they could know what was that law, than to entrust themselves to any law which a foreign country might think fit to make. He then said, as to the rank which the liens should take between themselves, that he was of opinion that as far as possible the English law should be followed, but that however the Commission which has been appointed here should take due notice of the modifications of maritime law prevailing on the Continent and in Japan.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). May I now add a few words of my own as to the proposal before the meeting. With regard to what has been mentioned in connection with my name, I should like to say why I thought it was absolutely necessary that something like a decision should be arrived at on this matter. It has been clearly explained

to you what is the main difference between the laws of the nations ; and the American Maritime Law Association quite rightly pointed out that we must try to fix and settle our minds about that.

Now Mr President and gentlemen, I think that the Anglo-American system is quite rational and quite practical : I think that the collision liens should have precedence, but that due regard should be had to such claims as are of a conservatory nature. For instance salvage which has occurred after the collision should have a preferential claim ; and I think also that another slight amendment might be made in the law of England. It seems to me that in the times in which we live it would be wise to give to the claim for wages a better rank than it has at present in English law. I think it is only fair that the Captain and the sailors should be paid in any case, and I think that even a sufferer by a collision should not object to a reasonable act of justice of that sort. Therefore it appears to me that you should take the ranks of the liens in this order : First the duties and so on due to the Governments — that goes by itself : then the wages ; and then the salvage, as far as the salvage has been beneficial to the collision lien ; then the lien for damage by collision ; and then the bottomry bonds ; I say, this order appears to me to be quite rational, and I cannot understand why a man who has given credit to a Captain, or to a shipowner, should come before the man who has suffered damage without entering into any contract as to that. I do not however expect that the Conference as a whole at this stage will be prepared to settle this question in all its details ; but I think the proposal made by our President, that, having heard all that is to be said, and having passed some form of general resolution, the whole matter should be referred to a sub-committee which would be free to consider it, and then report to us

at the next meeting, is the wisest course that we can pursue.

La question se subdivise. Il s'agit d'abord de savoir si l'on accordera un privilège à l'abordé et il faudra ensuite déterminer le rang de ce privilège. Je suis tout d'accord avec M. Galibourg que c'est la première question qui est essentielle. Je crois que sous ce rapport, les pays dans lesquels ce privilège n'existe pas, doivent prendre exemple sur les pays dans lesquels il existe. C'est la grande majorité. Les raisons en sont celles indiquées par plusieurs orateurs déjà. En ce qui concerne le droit anglais, il donne un rang proéminent au privilège pour abordage; mais bien entendu que les frais conservatoires, viennent le primer.

Par exemple, si un navire qui quitte l'Angleterre et se rend ensuite à Anvers, est condamné pour des faits d'abordage, cette créance continuera à grever le navire. Mais je crois que si après cela il surgit pour le navire une créance pour assistance, cette dernière devra primer celle pour abordage et je pense qu'il faudrait, sous ce rapport. introduire également une légère modification dans la loi anglaise, Après la créance pour abordage viendrait celle de la lettre à la grosse. Je suis en outre d'avis que l'on devrait donner au privilège de l'équipage, pour salaires, un rang meilleur que celui que lui accorde actuellement la loi anglaise.

En statuant sur ce qui précède, nous aurons donné des indications à la commission qui sera désignée pour cette question, et je pense que nous devons nous arrêter là et que nous ne pouvons pas la résoudre entièrement. Nous pourrions tout au plus nous arrêter à une résolution générale pour la commission, étant entendu qu'elle serait libre d'opérer sous telle forme qu'il lui paraîtra bon pour faire le rapport définitif.

Mr. Mc Arthur. (Liverpool). I wish, not as a lawyer, but as a commercial man, to say a few words on this subject. I support the desirability of preserving the maritime lien in case of collision as a matter of commercial importance. According to the English law, — and I venture to think according to the right view of the matter, — the shipowner is responsible for the damage that he does through his servants in the navigation of his ship ; and his responsibility is recognised at present throughout the com-

mercial world. If, through the fault of the Captain, the ship does damage, and another ship, or the cargo on board of that other ship is lost, then the owners or the underwriters, as the case may be, look to the shipowner for compensation. That seems to be a reasonable course, and that is the course that is recognised throughout the commercial world. Now if you take away that responsibility which the shipowner at present possesses it seems to me you give him a sort of *carte blanche* to do as he pleases : At all events you take away the penalty which he has to bear for the wrong-doing of his servants, and that must tend to make him more careless. You will thereby create a great revolution throughout the commercial world ; and you will seriously prejudice the rights of underwriters and the rights of owners of cargoes, and of persons who are liable to be injured by the bad navigation of a ship ; and I think you will produce a state of things which will be an entire departure from that which at present exists. Moreover, as one of the previous speakers said, this point is well illustrated by supposing that a ship is mortgaged up to her full value : In that case if the lien were taken away, the shipowner would be under no obligation to make good the damage which he has caused, because he would not be liable for any pecuniary damage, having nothing at stake. I must therefore venture to plead that if we are to have uniformity on this subject, which is so very desirable, it should be based on sound principle, and that the principle of responsibility by maritime lien for damages by collision should be maintained, and should be generally recognised.

(*Traduction résumée par* M. DESSAIN.)

Voici en quelques mots ce que M. Mc Arthur vient de dire.
Il a commencé ses remarques en disant : ce n'est pas au point de

vue du droit, mais de l'intérêt commercial que je désire me placer. J'estime qu'il est désirable de conserver le privilège naissant d'un abordage, et cela pour des raisons de nécessité commerciale. Si le capitaine est en faute, l'armateur est responsable pour la faute de ce capitaine. Telle est la situation généralement admise. Comme conséquence logique, si vous le déchargez de cette responsabilité ou d'une partie de cette responsabilité pour les fautes de ses préposés, il est évident que cela rendra l'armateur moins soigneux dans le choix des préposés. Or, dit M. Mc Arthur, on lui donnerait une espèce de carte blanche si l'on ne donne pas ce privilège à l'abordé qui lui permette de passer avant les créances hypothécaires. Ce serait une profonde révolution dans le commerce maritime. Comme l'a très bien dit un des orateurs précédents, il suffirait à un armateur d'hypothéquer son bateau pour l'entière valeur pour échapper absolument à toutes les conséquences de dommages qu'il causerait à d'autres.

M. RAHUSEN. (Président). M. Berlingieri a déposé un ordre du jour dont voici le texte :

« L'ASSEMBLÉE EST D'AVIS QU'ON PEUT ACCORDER UN » PRIVILÈGE AUX INDEMNITÉS POUR ABORDAGE, MAIS QUE » CE PRIVILÈGE DOIT ÊTRE RANGÉ APRÈS *a*) CELUI POUR » LES FRAIS D'ASSISTANCE ET AUTRES DÉPENSES CONSER- » VATOIRES, *b*) CELUI POUR LES LOYERS DU CAPITAINE ET » DES PERSONNES DE L'ÉQUIPAGE, *c*) CELUI POUR LES » SOMMES EMPRUNTÉES PAR LE CAPITAINE ENDÉANS LA » NAVIGATION, POUR LES BESOINS URGENTS DU NAVIRE. »

Je suis d'avis de renvoyer cette proposition pour examen, à la commission à nommer ; c'est un des différents points qu'il faudra examiner à fond.

Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur cette question ?

A quoi bon nommer une commission si on lui soumet des solutions tout arrêtées.

M. BERLINGIERI. (Gênes). On peut bien arriver à accorder un privilège pour abordage, mais la question est de savoir quel rang aura ce privilège.

Pour nous, de l'Association italienne, notre code n'accorde pas un privilège pour indemnité d'abordage ; mais on pourrait cependant l'inscrire dans notre loi. Toutefois, ce ne serait pas un privilège qui aura un rang comme celui pour les frais d'assistance et de sauvetage, ou pour les frais « conservatoires », ou comme le privilège pour les engagements contractés par le capitaine pour les besoins urgents de son navire. Si nous sommes bien d'accord sur ce point, nous pouvons voter aussi pour le privilège en faveur de l'abordé, mais si vous ne l'entendez pas ainsi, nous devrons exclure ce privilège. Cette question est d'une trop grande importance pour nous, quant à ce point. Voilà ce qui m'a inspiré cet ordre du jour dont M. le Président vient de vous donner connaissance, et je pense que cette opinion est partagée par plusieurs autres membres.

M. Louis Franck. (Anvers). MM. En ce qui me concerne, et à la demande de M. le Président, je suis prêt à donner à ma proposition un caractère moins absolu. Je propose de dire simplement : « IL Y A LIEU POUR LA COM-
» MISSION D'EXAMINER S'IL NE CONVIENDRAIT PAS, DANS
» LE PROJET D'UNIFICATION D'ACCORDER AU PRIVILÈGE
» POUR ABORDAGE UN RANG SEMBLABLE A CELUI QUE CE
» PRIVILÈGE OCCUPE DANS LE DROIT ANGLAIS ET DANS LE
» DROIT AMÉRICAIN ACTUELS, TOUT EN RÉSERVANT LA
» PRIORITÉ AUX DROITS DU TRÉSOR PUBLIC, GAGES DE
» L'ÉQUIPAGE ET INDEMNITÉS DE SAUVETAGE. »

En formulant ma proposition de cette façon, je ne résous rien. Je pose simplement une question. J'ajoute que je suis tout prêt à examiner toute autre proposition, mais dans la proposition de M. Berlingieri qui est contraire aux vues anglaises et américaines, on prétend donner le pas à des créances contractuelles et nous ne pouvons pas le suivre dans cette voie.

M. BERLINGIERI. (Gênes). Mais on peut voter sur mon ordre du jour.

UN MEMBRE. Est-ce qu'il ne faudra pas d'abord examiner la 1re question avant de voter, ou est-ce que vous croyez que la question posée à l'assemblée avant celle-ci, est résolue ?

M. CH. LE JEUNE (Anvers). Je crois qu'il convient de se prononcer sur cette question. Le travail de la commission qui aura à faire un avant-projet sur cette matière et qui ne saurait pas d'une façon définitive si la créance de l'abordé fait partie des privilèges à inscrire, pourrait devoir être complètement renversé et alors toutes les études de la commission ne seraient d'aucune utilité.

Puisqu'il y a des opinions fort divergentes sur cette question, il convient, semble-t-il, que la commission ait une direction quant à la question de savoir quel sera le rang d'un privilège, ou même si ce privilège existera ou n'existera pas.

Elle ne peut pas faire un avant-projet, sans savoir si l'assemblée est en faveur de telle solution, ou si elle est en faveur de la solution contraire. Il est donc de toute nécessité de se prononcer sur ce point et de savoir en outre si cette solution importante et nouvelle pour la plupart des membres ici présents, qui vient de leur être proposée et qui donne aux créances spéciales du chef d'abordage un rang de priorité sur d'autres créances des plus intéressantes, doit être maintenue, ou non.

Je ne pense pas que nous puissions procéder à la nomination d'une commission qui ne sache pas exactement à quoi s'en tenir sur ce point. Ceci est la question préalable.

Mais quand cette question aura été résolue, il sera très

simple de faire une proposition qui assigne à la commission une tâche facile à remplir.

M. BEERNAERT. (Bruxelles). MM. Je ne partage pas le sentiment de M. Le Jeune.

Nous sommes devant une question très grave, très délicate à propos de laquelle il y aura à concilier des opinions très divergentes. Je crois qu'il y a avantage à renvoyer la question toute entière à la commission et de lui laisser à résoudre les deux questions ; d'abord : y a-t-il lieu d'établir un privilège en faveur de l'abordé ? et ensuite : quel rang convient-il de donner à ce privilège ?

Il me paraît que pour passer en ce moment au vote sur une question aussi grave, la discussion a été peut-être, non pas superficielle, mais un peu insuffisante. Les échanges de vues qui ont eu lieu jusqu'ici sont de nature à nous éclairer un peu sur cette question ; on en trouvera trace dans les procès-verbaux et ils pourront plus tard, lorsque nous pourrons mieux approfondir la question, nous être un guide. Je crois donc que, pour le moment, il vaut mieux de renvoyer à la commission la question, là où elle en est en ce moment.

M. LYON-CAEN. (Paris). J'avoue que mon avis est qu'on doit voter sur la question de savoir si la majorité est d'avis qu'un privilège soit accordé aux personnes lésées par un abordage ou bien atteintes par tout autre accident maritime, — car je ne vois pas bien pourquoi on restreindrait le privilège aux seules créances du chef d'abordage.

Je crois que l'on doit voter, parce que nous sommes réunis un peu pour prendre des décisions, pour constater quelle est l'opinion de la majorité des nations. Si nous nous bornons à renvoyer à la Commission toutes les questions qui nous sont soumises, l'œuvre de notre congrès

sera à peu près nulle. Je comprends que l'on vote le moins possible, parce que cela fait perdre du temps, mais je ne comprends pas du tout comment l'on veut, depuis le commencement de notre congrès, que l'on ne vote jamais.

Il serait très intéressant de savoir si la majorité des États ici représentés sont actuellement d'avis qu'un privilège soit accordé sur le navire aux créanciers d'indemnités pour dommages causés par abordage ou par un autre accident maritime. Cette malheureuse commission qui va être nommée, si nous ne votons pas, elle ne saura que faire, et peut-être nous proposerait-elle dans deux ans des solutions contraires aux désirs de la majorité.

Donc, d'une façon générale, prenons quelque décision : votons au moins sur les questions importantes.

La questions de savoir si un privilège sera accordé sur le navire à raison de dommages causés par abordage ou par d'autres accidents maritimes, ne semble être une question fort importante, et j'appuie complètement l'opinion de M. Le Jeune qui demande qu'un vote intervienne, un vote par pays, — car je ne crois pas qu'il faille voter individuellement.

M. Louis Franck. (Anvers). Voici, MM., une proposition qui pourrait concilier tout le monde. C'est de faire ce que nous avons fait à Hambourg pour la question de Compétence. Votons, mais en première lecture. Si nous sommes d'accord là-dessus, et si M. Berlingieri et M. Lyon-Caen y consentent, je m'y rallierai volontiers.

La décision à prendre est assez importante pour qu'une seconde conférence puisse avoir à en connaître. Le vote en première lecture est une indication, mais qui ne lie personne.

Et puisqu'on va voter sur la question, je me permets de proposer un amendement ainsi conçu :

« Y A-T-IL LIEU D'ADMETTRE UN PRIVILÈGE EN FAVEUR » DES PERSONNES LÉSÉES PAR UN ABORDAGE OU PAR UN » AUTRE ACCIDENT DE MER ? »

Donc, d'abord la question de savoir s'il faut accorder un privilège en faveur de ces créances. Je proposerai ensuite une motion pour fixer le rang de ce privilège.

M. JACQ. LANGLOIS. (Anvers). Je veux simplement dire que je suis complètement d'accord avec M. Lyon-Caen ; mais je voudrais cependant voir établir une distinction très nette entre les dommages qui résultent d'un contrat et les dommages qui résultent d'un accident ; j'admets parfaitement le privilège pour les dommages résultant d'un accident, mais je ne l'admets pas pour les dommages résultant de la violation d'un contrat.

Mr. MILLER. (London). Mr. President and gentlemen, I should just like to say one or two words about this question which is now submitted to the Conference. It seems to me we have reached a stage in which many of us have not really made up our minds on the question at all, and that the most sensible plan, if I may venture to say so, would be to carry the original resolution of Mr. Franck to submit the matter to the Commission who will consider and report to us at a later meeting whether it is or is not desirable that a privilege should be given for this collision lien. When that Commission has made its report, it in no way binds this Association, but merely gives a further indication of the trouble they have taken to go into the matter and to show us what in their opinion would be the proper course to pursue. It does not necessarily follow that we should abide by that course : we shall still have the privilege of criticising it, and still have the privilege if we wish, of overruling it. At the present moment, as there

does not appear to be anything approaching unanimity, and as this Association meets for the purpose of obtaining unanimity upon these subjects, I say let us postpone it for further consideration, after we have heard the matured views of the Commission to which we may refer it.

(*Traduction résumée* par M. FRANCK)

M. Miller est d'avis qu'il y aurait lieu de renvoyer toute la question à une commission, qui soumettrait son travail à la prochaine Conférence Le rapport de cette commission ne lierait en rien cette Association, mais donnerait des indications précieuses sur une question sur laquelle les esprits ne semblent pas suffisamment éclairés encore. Il est désirable que nous prenions des décisions à l'unanimité sur des sujets aussi graves ; et lorsque la commission aurait fait son rapport, rien ne nous obligerait à le ratifier, et nous resterions parfaitement libres d'adopter des solutions différant de celles qu'elle aurait admises.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). May I just explain to our English friends that it is moved now that there should be a vote in the first reading. This would give a precise indication to the Commission of the general view, but it would not bind the next meeting. I think that course might give satisfaction to Mr. Miller.

Mr. MILLER. If that would be the same result we should have no objection.

M. RAHUSEN. (Président). MM. Je crois que nous pouvons accepter la proposition de M. Franck à une condition, — c'est que la nomination de la commission n'en soit pas retardée. Elle ne doit pas être remise pour une année. A cette condition, je ne crois pas qu'il y ait un inconvénient de dire au préalable ce qu'il y aurait encore à dire à ce sujet.

Je crois que nous sommes d'accord sur cette question d'ordre, mais le vote va se faire par nation.

M. Louis Franck. (Anvers). La proposition que j'ai l'honneur de vous soumettre est :

1°) « IL Y A LIEU D'ADMETTRE UN PRIVILÈGE EN FAVEUR DES TIERS LÉSÉS PAR L'ABORDAGE OU D'AUTRES ACCIDENTS MARITIMES, AUTRES QUE LES DOMMAGES CONTRACTUELS. »
Cela ne veut pas dire que nous n'entendons pas admettre des privilèges pour dommages aux parties contractuelles, mais pour le moment nous voulons simplement distinguer que par le terme « autres accidents maritimes », nous ne voulons déterminer que des dommages qui ne résultent pas de contrats.

M. Harrison fait observer qu'en droit anglais, cela sonnera mal.

Je me suis peut-être mal exprimé ; mais pour les pays continentaux cela est cependant très clair et précis.

2°) « ET DE DONNER A CE PRIVILÈGE UN RANG SEMBLABLE A CELUI QU'IL OCCUPE ACTUELLEMENT DANS LE DROIT ANGLAIS ET LE DROIT AMÉRICAIN. »

M. Galibourg. (St-Nazaire). C'est engager le fond de la question ; il faudrait tout d'abord discuter.

M. Louis Franck. (Anvers). Mais il a été décidé que nous ne voterions qu'en première lecture.

M. Ch. Le Jeune. (Anvers). Je demande la division. Votons d'abord sur la question de principe du privilège en matière d'abordage et sur les dommages provenant d'autres accidents maritimes, ainsi que M. Lyon-Caen l'a demandé.

M. FRANCK. (Anvers). Soit.

Je vais appeler successivement les noms de tous les membres, pays par pays.

On va voter d'abord sur la question de principe : Faut-il accorder le privilège pour les créances d'abordage ? Y a-t-il lieu d'admettre un privilège pour un dommage causé par abordage par le navire à des tiers ?

May I just say in English wat is te meaning of the exact position of the question upon which we are going to vote : The motion now before the meeting is « THAT THERE SHOULD BE A MARITIME LIEN FOR DAMAGE CAUSED BY THE SHIP TO THIRD PARTIES IN ACCORDANCE WITH THE PRINCIPLE OF THE ACTUAL ENGLISH LAW. »

M. LEFEBVRE. (Alger). Ainsi posée, la question est trop générale ; vous dites en effet : tous dommages causés par le navire à des tiers. Or, cette éventualité n'a encore été discutée par aucun orateur.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). M. Lefebvre demande donc que la première partie de la motion soit encore divisée et qu'on vote d'abord sur la question des créances du chef d'abordage seulement et qu'on décide ensuite si l'on appliquera le même régime aux autres accidents de navigation. Je crois que cette division est de droit.

Donc, nous votons uniquement sur la 1re partie :

Y A-T-IL LIEU D'ADMETTRE UN PRIVILÈGE EN FAVEUR DES CRÉANCES DU CHEF D'ABORDAGE ?

VOTE

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Angleterre, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Norvège et la Suède, *oui*, à l'unanimité ;

La France : *Oui*, par 5 contre 2 voix.

La Hollande : *Oui*, par 4 contre 2 voix.

Donc, tous les pays votent en faveur de l'admission de ce privilège et à l'exception de deux pays, les votes sont unanimes.

(*Admis.*)

(*Carried.*)

Vient ensuite la 2de partie de cet amendement, qui consiste à accorder ce même privilège aux tiers pour d'autres accidents de navigation.

I will explain to our English friends the result of the voting. The resolution has been carried by all nations affirmatively, and by all nations, except two, unanimously.

And now as to the question whether the same maritime lien should be allowed to damage done in other accidents of navigation M. Lyon-Caen has agreed that this part of the question should be left to the Commission. So we have to decide now only the second part of the amendment, viz. whether the rank of this privilege shall be as far as possible in principle the same as in the English and American law subject to wages and subject to maritime salvage.

M. J. PIJNAPPEL. (Amsterdam. Est-ce qu'on veut voter sur la question des dommages-intérêts pour les engagements du capitaine. C'est ce qu'il me semble avoir entendu dire par l'un des orateurs précédents, qui a parlé de dommages-intérêts causés par une contravention aux contrats. Si l'on pose cette question en ces termes, je ne crois pas que nous soyons d'accord sur les conditions du vote, parce que nous ne savons pas si la responsabilité du propriétaire sera limitée dans ce sens-là ; cette question doit être encore résolue.

M. LOUIS FRANCK. Mais pas en ce moment.

La seconde partie de ma proposition est : « de donner en principe au privilège du chef d'abordage un rang semblable à celui qu'il occupe en droit anglais. »

Si cette proposition est votée, la commission sera tenue de suivre ce vote. Si elle est rejetée, elle restera donc libre d'examiner de quelle manière il y aurait lieu de concilier les divers systèmes.

The second part of the question is whether this maritime lien shall rank as against other liens according to the general principles of the present British and American law, it being understood that the Commission shall be at liberty if it thinks some modifications are equitable, to propose the same, but as a principle that they should take rank amongst the first liens.

M. RAHUSEN. (Président). Je crois que cette proposition est trop vague. Par exemple, nous qui ne sommes pas Anglais, est-ce que nous connaissons suffisamment le droit anglais ? Et allons-nous donc voter qu'en principe, nous sommes de cet avis. Quant à moi, je ne puis l'admettre et je voterai contre. Par une telle décision, nous gâterions l'affaire ; je le répète, c'est beaucoup trop vague.

M. LOUIS FRANCK (Anvers). Je crois qu'en employant cette formule, nous savons parfaitement ce que nous faisons : je suis prêt à dire : « de lui accorder un privilège venant après les droits du Trésor et les gages de l'équipage, » mais je crois que quand nous voterons sur cette formule « un rang semblable à celui qu'ils occupent dans la loi anglaise », nous savons ce que nous voulons. Ceux qui l'ignorent peuvent s'abstenir.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). Si l'on donnait mission à la Commission de rechercher quel est le rang qu'il convient d'accorder à ce privilège, cela ne vaudrait-il pas mieux ?

M. FRANCK. (Anvers). Puisqu'on ne se met pas d'accord, voici l'amendement que je propose : « et de donner *en*

» *principe* à ce privilège un rang semblable à celui qu'il » occupe dans la loi anglaise et américaine ».

M. Govare. (Paris). Il faudrait alors ajouter en quoi consiste le droit anglais.

M. Louis Franck. (Anvers). Je ne demande pas mieux que de satisfaire tous les membres ; cependant si vous accordez à ce privilège un rang semblable à celui qu'il a en droit anglais, mais après les gages de l'équipage, les frais de justice et les frais conservatoires, il me semble que vous ne préjudiciez rien.

M. Rahusen. (Président). Je me permettrai de vous faire une petite observation. M. Franck a dit qu'on peut s'abstenir, mais on peut aussi voter contre.

Je mets donc cette proposition aux voix :

IL Y A LIEU EN PRINCIPE DE DONNER A CE PRIVILÈGE (CRÉANCES DU CHEF D'ABORDAGE) UN RANG SEMBLABLE A CELUI QU'IL OCCUPE ACTUELLEMENT DANS LE DROIT ANGLAIS ET DANS LE DROIT AMÉRICAIN.

VOTE

Votent contre :
Allemagne par 6 contre 1 voix ;
Autriche, unanimité ;
Belgique, 6 contre 1 et 1 abstention ;
Danemark, unanimité ;
France, 6 contre 1 ;
Hongrie, Italie, Suède, Norvège, unanimité ;
Pays-Bas, 8 et 3 abstentions.

Votent pour : Angleterre et Japon, à l'unanimité.

(*La proposition est rejetée.*)
(*Mr Franck's proposal is rejected.*)

M. PAUL GOVARE. (Paris). Tout ce qui résulte du vote, est ceci : M. Franck a fait une proposition qui, à une très grande majorité, a été refusée. Nous sommes donc arrivés à un résultat négatif quant au rang à donner au privilège.

La conférence déclare qu'il y a lieu d'accorder un privilège à la créance du chef d'abordage, mais elle ne veut lui accorder le premier rang. Je suis d'avis d'accorder à ce privilège le dernier rang des privilèges, c'est-à-dire précisément avant les hypothèques. Si ma proposition avait l'heureux privilège d'être acceptée, nous serions arrivés à un résultat affirmatif.

Je formule donc ma proposition sans avoir la prétention de dire qu'elle est la perfection même, mais au moins qu'elle est claire et précise :

« Le privilège accordé à l'abordé aura le dernier rang « des privilèges, dans chacune des législations, le dernier « avant les hypothèques. »

M. RAHUSEN. (Président). On peut laisser cela à la Commission.

M. GOVARE. (Paris). Tout à l'heure, la proposition était de lui accorder le premier rang et la conférence décide qu'il n'aura pas ce premier rang. Je veux être logique avec la conférence et avec moi-même. Mais vous ne voulez pas lui donner de rang du tout : cela n'est pas logique.

Je demande donc que l'on vote sur la proposition que je viens de faire.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Quand on a voté sur la proposition de donner à ce privilège le premier rang, tout le monde savait à quoi s'en tenir ; mais venir dire, sans même avoir examiné les autres privilèges : nous allons donner le dernier rang à ce privilège, voilà qui est tout

nouveau, alors que dans certaines lois il est 3me, 5me, 7me. Comment voulez-vous que l'on vote là-dessus sans examen.

Si nous voulons, non pas mettre ce privilège en tête, mais le mettre le dernier, alors il faudra commencer par examiner toutes les lois et toutes les créances qui sont privilégiées. Il n'est pas possible de résoudre cette question d'emblée.

M. Rahusen. (Président). N'y aurait-il pas lieu de renvoyer la proposition de M. Govare à la commission ?

M. Galibourg (St-Nazaire). Renvoyons plutôt à la commission la question toute entière : « QUEL RANG CE PRIVILÈGE DOIT-IL AVOIR ? »

(*Adhésion : Oui ! oui !*)

L'assemblée se déclare d'accord.

Renvoyé à la Commission.

Sent to the Commission.

M. Charles Le Jeune. (Anvers). Nous avons jusqu'ici solutionné une question importante et qui nous divisait beaucoup et il me semble que nous ne devons pas chercher de solutionner dès à présent les autres questions, vu que nous ne pouvons pas y arriver. Je crois d'ailleurs que la commission se trouvera maintenant devant un travail suffisamment déterminé pour lui permettre de préparer un projet qui sera soumis à une seconde lecture. La commission aura soin, avant la prochaine conférence, d'envoyer son rapport à toutes les associations nationales qui à leur tour alors feront connaître leur opinion sur le travail de la commission. Nous serons de la sorte mieux préparés que nous ne le sommes aujourd'hui pour faire l'examen complet de la question des privilèges et des droits réels.

Alors, MM. il n'y a pas d'opposition à ce que la com-

mission fasse son travail sur les bases qui viennent d'être exposées ? (*Adhésion*).

Il y a lieu encore de nommer la commission.

M. RAHUSEN. (Président). Quant à la nomination de la commission, je voudrais laisser ce soin au Bureau Permanent, comme d'usage ; mais je voudrais cependant, s'il est possible, que l'on nomme cette commission au cours de cette conférence même.

Mr. R. B. D. ACLAND. (London). As one of the English delegates I desire to make this proposal to the Conference : THAT IT BE LEFT TO THE COMMISSION TO CONSIDER AND REPORT WHAT RANK SHOULD BE ACCORDED TO THE COLLISION LIEN. » The Conference has almost unanimously decided that it does not recommend to the Commission the English law. There have been proposed every kind of precedence to this lien, from the English view that it should be first, down to the view of one gentleman whose name I have forgotten, that it should be last. Now it is obvious that a meeting of this kind cannot settle exactly what priority this lien should have, and as an English member, whose view of the law has been rejected I suggest that it should be left to the smaller body of the Commission to consider and report to us at some future meeting, after a quiet study of the different views of different countries, what rank ought to be accorded to this collision lien, with regard to which you have decided it should have an existence. I therefore suggest to this Conference, as a compromise between our very divergent views, it ought to be left to the Commission to enquire and report to us what they think should be the law ; and then we can discuss it at another meeting with the proposals definitively before us.

M. Rahusen. (Président). Je crois que ce que dit M. Acland, est sage et juste : Nous avons décidé qu'il y aura un privilège du chef d'abordage ; la Commission nous fera une proposition sur le rang à leur donner. La Commission tout en s'inspirant des décisions prises, considérera évidemment le droit anglais et le droit américain et quand elle aura fini son travail, la Conférence discutera sur la solution à laquelle il y aura lieu de s'arrêter finalement. Naturellement, cela ne se fera plus à cette conférence-ci, mais à la réunion suivante.

Tout le monde est d'accord ?

(*Adhésion*).

Je déclare donc la discussion close, dans le sens que d'accord avec M. Galibourg, M. Acland et M. Le Jeune, je viens de résumer.

Cet après-midi, nous discuterons la question de la compétence.

La séance est suspendue jusque 2 heures.

Adjourned to 2. p. m.

JEUDI 15 SEPTEMBRE
THURSDAY SEPTEMBRE 15th

Séance de l'après-midi (ouverte à 2 heures)
Afternoon's sitting (at 2. p. m.)

Compétence en matière d'Abordage
Jurisdiction in Collision Cases

M. Rahusen. (Président). Le second point à l'ordre du jour de la conférence est la question de Compétence en matière d'abordage.

Je crois qu'il sera préférable de suivre le texte du projet, article par article et de ne pas entrer dans des discussions générales.

M. LYON-CAEN. (Paris). Je demande la parole sur la question générale.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). MM. Vous êtes saisis d'une question extrêmement intéressante. Il s'agit de savoir, étant donné qu'un abordage se soit produit entre deux navires, quels tribunaux pourront être saisis, soit par l'une, soit par l'autre des parties en cause, de la question de responsabilité de l'abordage.

Remarquez que ceux qui sont intéressés dans ces contestations au sujet d'abordages sont très nombreux. Il y a d'abord évidemment les armateurs ou propriétaires des navires. A côté de ceux-là, vous avez très manifestement aussi les chargeurs de ces navires. Vous avez en troisième lieu les marins qui montent le navire. En quatrième lieu, vous avez les passagers se trouvant à bord de ces navires. Puis, derrière eux encore, se trouvent les assureurs de ces divers intéressés à l'entreprise maritime.

Il est évident que dans la plupart des cas, toutes ces diverses personnes n'ont pas du tout la même résidence, mais sont éparpillées peut-être sur tous les points du monde.

Il s'agit donc de savoir quel tribunal pourra connaître de toutes les difficultés et contestations résultant de l'abordage.

Remarquez que ceci peut avoir un intérêt considérable parce que successivement, ou simultanément tous les intéressés dont je vous parlais peuvent évidemment saisir différents tribunaux du litige. La conséquence sera que si plusieurs tribunaux sont saisis en même temps de l'affaire, dans un sens différent, on arrivera à une véritable contradiction de justice et celui qui aura obtenu une condamnation devant le tribunal de son pays ne pourra la faire exécuter dans le pays de l'une des parties adverses qui aura obtenu peut-être également un jugement condamnant

l'autre. Or, il est de toute évidence que ces différents jugements peuvent avoir, au point de vue international, les conséquences les plus graves et les plus considérables.

Eh bien, il s'agit donc de savoir quel tribunal, saisi une fois de l'affaire, pourra connaître de toute action relative à l'abordage.

Vous avez un projet de loi sous les yeux. La première question qu'il pose est celle-ci : le tribunal du domicile du défendeur est-il compétent ?

Personne, je suppose, ne dira que non.

A côté de lui, y a-t-il d'autres tribunaux qui, étant saisis puissent, par la décision qu'ils prendront, rendre des jugements opposables à tous ceux qui de près ou de loin ont un intérêt dans l'affaire ?

Ici une différence se produit : certaines nations ont décidé que le tribunal du domicile doit être interprêtê dans le sens le plus large : le domicile réel du défendeur, de l'armateur ; le domicile commercial, quand il s'agira d'une société, par exemple son siège social. Mais à côté de ce tribunal, n'y a-t-il pas lieu d'accorder compétence à une autre juridiction ?

L'abordage a pu avoir lieu dans les eaux territoriales ou bien il peut avoir lieu dans ce que M. Franck a si bien appelé la mer libre.

Je ne parle en ce moment-ci que des abordages ayant lieu dans les eaux territoriales. Dans ce cas, le tribunal dans les eaux territoriales où l'abordage se serait produit, aura-t-il compétence pour connaître de tout ce qui a trait à la collision? Une difficulté très sérieuse se présente ici. Certaines nations disent oui, certaines autres disent non. Non disent ces dernières, parce que l'action d'abordage est une action essentiellement personnelle qui par conséquent ne peut être portée que devant le tribunal du domicile du défendeur. C'est peut-être confondre un peu trop

la théorie avec la pratique. Sans aucun doute, l'action d'abordage est une action personnelle, mais qui tend à perdre ce caractère quand on envisage le navire comme étant une personnalité.

Puis, à côté de cela, permettez-moi de vous dire qu'il y a des intérêts et des questions complexes et multiples qui se rapportent à cette question.

J'estime que le tribunal du lieu où l'abordage se produit est essentiellement compétent pour en connaître, et j'estime qu'il y a trois raisons pour cela : une raison économique, une raison pratique et une raison de justice.

Voyons d'abord la raison économique. Je suppose un instant que l'abordage ait lieu entre deux grands navires, deux puissants transatlantiques. Il leur importera très peu de plaider dans un endroit ou dans un autre : les armateurs sont riches, ils peuvent facilement payer les frais d'un procès se faisant à l'étranger. Mais à côté de ces puissants armateurs sont les propriétaires de petits navires, tout aussi intéressants, qui n'ont dans leur patrimoine qu'un petit intérêt pécunier et dont les navires n'ont qu'une valeur de 5 ou 10,000 francs. Si ces derniers sont abordés par un grand navire, s'ils essuient une perte de 200, 300 jusque 1000 francs, comment voulez-vous qu'ils fassent les frais d'aller plaider au loin pour se faire rembourser les petites sommes dûes à raison d'abordages dont ils sont victimes ? Est-ce que vous croyez qu'ils risqueront des sommes importantes, en tout cas pour eux, des frais de déplacement onéreux, pour arriver à se faire rembourser quelques centaines de francs de dommages-intérêts. Ils préfèreront abandonner une action juste et bien fondée, plutôt que de s'exposer à des frais bien supérieurs aux intérêts engagés.

Je vous signale ceci. M. Franck disait hier avec beaucoup de justesse que les petits intérêts sont sacrés. Si

vous sacrifiez la compétence du tribunal du lieu de l'abordage, vous sacrifiez tous les petits intérêts, qui sont légion.

Est-ce que vous croyez que ces différents petits intérêts ne doivent pas voir leurs droits respectés? Cette simple réflexion devrait suffire pour retenir la compétence du tribunal du lieu de l'abordage.

Le second motif, c'est une question d'intérêt pratique.

Est-ce que vous croyez par hasard que le tribunal du lieu de l'abordage n'est pas admirablement situé pour connaître avec promptitude, intelligence et justice de tout ce qui peut se rapporter à cet abordage? Il connaît évidemment les règles générales de la nation à laquelle il appartient, les règles particulières du port où l'abordage s'est produit, — car chaque port a ses règlements spéciaux. D'autre part, il connaît mieux que personne le régime du port, le régime des eaux, il est de plus mieux en état d'avoir le premier connaissance des faits, et ceux qui veulent supprimer la compétence du lieu de l'abordage suppriment cette connaissance première qui cependant doit avoir sur le lieu des débats une importance considérable.

J'aborde ensuite le côté politique et juridique. Tous les peuples civilisés, quels qu'ils soient, quand ils se sont occupés des intérêts maritimes qu'on devait défendre et sauvegarder, ont édicté, au point de vue de la défense des ouvrages de leurs ports, qui ont coûté si cher, des règlements tout à fait spéciaux. En France, par exemple, quand un abordage se produit, il peut donner ouverture à deux actions. Si par exemple vous contrevenez à un des règlements que l'État a édictés pour la sûreté de la navigation dans les rivières ou la défense des ports, vous avez commis une contravention de grande voirie qui vous rend justiciable du conseil de préfecture ou d'État. Si au contraire, vous avez, dans un abordage, violé les règles fondamentales de navigation, vous êtes alors passible des peines

qui peuvent être prononcées par les tribunaux indiqués par la loi maritime. Vous y pouvez être condamné à l'amende et à la prison.

Mais je suppose que dans l'abordage, il y ait eu mort d'homme ou des personnes blessées gravement, c'est la justice répressive qui détermine les pénalités que celui qui a causé les blessures ou la mort d'homme peut encourir.

C'est évidemment le tribunal du lieu où ces règlements sont édictés qui est le mieux compétent. Je suppose maintenant que le tribunal du lieu de l'accident n'est pas compétent pour connaître des questions commerciales relatives à l'abordage, qu'en résulte-t-il ? Cette conséquence singulière que si l'armateur est poursuivi devant le tribunal du lieu de l'abordage, et condamné par le tribunal administratif ou correctionnel, soit à une peine d'amende, soit à une peine de prison, et si le tribunal du lieu de l'abordage n'est pas compétent pour décider les questions commerciales engagées dans le procès, on verra les tribunaux des autres pays venir dire : au point de vue commercial, ce qui a été décidé dans cet endroit n'est pas juste, n'est pas équitable, n'est pas vrai. Il faut juger sur d'autres principes. Mais est-ce que les décisions rendues par les tribunaux qui envisagent simplement la question au point de vue des intérêts pécuniers engagés peuvent suffire ? Je vous ai dit que je traitais la question à un point de vue plus important que les intérêts pécuniers. Croyez-vous qu'un peuple puisse voir détruire ce qui est de l'essence même de sa défense ? Ceci répugne profondément â tous ceux qui de près ou de loin veulent examiner les rapports de peuples à peuples. Le premier devoir d'un peuple, s'il veut être respecté, c'est de traiter avec égard les autres. Ce serait une grande erreur que de décider que le tribunal du lieu de l'abordage n'est pas compétent pour décider sur les questions pécunières qui en dépendent.

J'irais plus loin : je demanderais même cette compétence pour le tribunal de reste ; je n'ose pas vous le demander en présence des différents vœux émis. Mais j'estime qu'en attribuant cette compétence, vous faciliteriez dans une large mesure la solution des contestations relatives à l'abordage.

Certes, en matière maritime il convient d'aller vite. Pour y arriver, croyez-vous qu'il ne faudrait pas saisir du litige le tribunal du lieu même où les faits se sont passés ? C'est là la bonne pratique Le bon droit, c'est la défense des petits intérêts.

Je fais le vœu de voir adopter comme compétent le tribunal du lieu de l'abordage ; je fais peut-être ce vœu en opposition avec beaucoup d'entre vous. J'estime cependant que plusieurs de mes amis français qui sont ici, ainsi que les membres de la section italienne que j'ai vus, sont de la même opinion que je soutiens. Je pense d'ailleurs que d'autres nations devront se réunir à nous pour obtenir cette solution qui, tant au point de vue de l'équité que de la pratique, s'impose à l'esprit.

Voilà, MM., les observations que j'avais à vous présenter, et j'espère que vous y ferez bon accueil.

(*Traduction résumée par* M. ALFR. SIEVEKING).

I will say in a few words what M. Galibourg has explained to you in French. First the ideal thing of course would be that only one Court should be seized with jurisdiction in a collision case, but this ideal is not possible to be attained ; and therefore he examined the different proposed jurisdictions set forth in the reports of the Association, and he came to the conclusion that no one could be opposed to the Judge of the domicile of the Defendant having the jurisdiction ; but with regard to other jurisdictions different opinions are in presence. M. Galibourg dealt especially with one case and that is that the Judge of the place where the collision takes place should be seized with the case ; and he advocated very much that the Judge of the

place where the collision took place should always be seized with it, and that the case should always be pleaded before him. He explained his reasons for this from several points of view : From the point of view of political economy, from the point of view of practical utility — and shall I say from the Constitutional standpoint also. First of all he said from the standpoint of political economy, that of course the owners of big steamers would not mind spending several thousands of pounds upon a case which might be tried some thousands of miles away ; but that owners of small boats worth say 200 to 400 pounds, and sustaining damage which although trifle is hard for them, would be unable to bear the cost of an action before a tribunal situated far away : and it would mean the sacrifice of the interests of the poor owners to establish this unique jurisdiction. He further said the Judge of the place where the collision took place would be the only competent one, for he alone would understand perfectly, not only the language, but also the regulations of the port and the tides, and all the other conditions of the fairway, and so on. He would understand all these much better than any other Judge, who might reside perhaps thousands of miles away. Thirdly M. Galibourg said the Government had an interest of its own in defending the regulations, and especially the penal regulations and laws regulating its own port. And therefore the Court of the place where the collision took place would in any event always be more competent to judge the case than any other tribunal.

M. Delacroix. (Bruxelles). Je demande la parole pour vous présenter quelques observations dans un sens différent de celles qui vous ont été présentées tout à l'heure avec tant de clarté et de chaleur par M. Galibourg.

La divergence qui s'est produite dans le sein de la conférence et qui s'est manifestée par le rapport que nous devons à l'obligeance du Comité, cette divergence est bien nette. L'avant-projet nous dit quels sont les tribunaux compétents pour juger les affaires d'abordage. Il nous dit qu'il n'y aura pas moins de quatre tribunaux qui auront compétence à cet effet : le tribunal du domicile du défendeur, celui du lieu de l'abordage quand celui-ci se passe dans les eaux territoriales des États contractants, le

tribunal du port où le navire abordeur est enregistré ; enfin, le tribunal du lieu où ce navire aura été saisi.

Je pense que dans la pensée des auteurs du projet, il y a même d'autres tribunaux qui devraient être compétents. En effet, il peut se faire qu'il y ait plusieurs défendeurs ; il se peut que l'auteur de l'abordage soit une traîne, un remorqueur qui puisse être actionné en même temps que les propriétaires des navires remorqués. On peut supposer, ce qui n'est pas si impossible, que ces divers navires appartiennent à des ports différents, voire à des nationalités différentes ; donc il y a là 5 ou 6 tribunaux compétents ; n'est-ce pas un danger, et M. Galibourg a commencé fort justement ses observations en indiquant quels étaient les conflits possibles ; car dans les hypothèses du projet, il n'y a qu'un demandeur possible ; mais on oublie qu'il y a des passagers, des propriétaires de la cargaison, les intéressés sur corps, etc. Il y a donc plusieurs demandeurs et plusieurs tribunaux compétents ; on aboutira donc fatalement à la contradiction des jugements et ce n'est certes pas là le but vers lequel doivent tendre nos efforts.

Dans cet ordre d'idées, sous l'égide des observations présentées bien plus clairement que je ne le puis faire, par M. Autran, — je me permets de croire que notre but est d'arriver à une rêgle qui soit aisément comprise.

Que le tribunal compétent soit celui du domicile du défendeur, cela n'est contesté par personne. Ne peut-on pas se limiter à cette règle universelle pour tous : « le tribunal compétent est celui du domicile du défendeur ».

On nous dira : c'est impossible ; vous ne réfléchissez pas ; le tribunal du lieu de l'abordage n'est-il pas bien mieux situé pour appécier les faits et les circonstances de la cause, pour réunir les éléments de preuves, interroger les témoins, etc.

Quant à moi, je ne le pense pas ! et voici la solution

indiquée par l'Association française : c'est de distinguer entre le tribunal chargé de prononcer une condamnation et le tribunal chargé uniquement d'ordonner des constatations et des devoirs de preuve.

S'il s'agissait de tribunaux chargés de prononcer une condamnation, le tribunal compétent sera évidemment celui du domicile du défendeur ; la simple logique et la raison l'indiquent. Si l'on veut quelque chose de quelqu'un, il est bien simple d'aller le lui réclamer chez lui, devant son propre tribunal ; de cette façon, il est certain qu'il ne peut pas se dérober, et cela aurait en outre l'immense avantage de permettre de procéder à l'exécution du jugement obtenu sans aucun délai ou sans aucune difficulté. Notez bien que si j'obtiens un jugement devant un autre tribunal, j'ai encore à courir les chances d'une exécution.

Mais lorsqu'il s'agira d'ordonner des mesures d'instruction, de réunir des témoins, de faire des enquêtes, des expertises et autres devoirs provisoires, pour cela évidemment, le tribunal du lieu de l'abordage peut-être compétent.

MM. Je n'ai à vous dire que ceci : est-ce que cette solution qui est radicale, je l'avoue, est-ce qu'elle présente des inconvénients bien sérieux qui doivent empêcher que sa simplicité la fasse accepter ?

L'honorable préopinant nous a opposé une raison démocratique.

Mais c'est le sort de tout navigateur d'ètre en relation avec le monde entier et s'il veut obtenir un jugement contre quelqu'un qui habite à l'autre bout du monde, il n'est que juste qu'il aille l'y chercher, puisque, s'il peut s'épargner cette peine pour obtenir un jugement, il devra en tout cas s'y exposer pour obtenir l'exécution de la décision qu'il aurait obtenue plus facilement.

Mais dira-t-on, si vous donnez au tribunal du lieu de

l'abordage, compétence pour ordonner des mesures d'instruction, pourquoi ne pas lui donner compétence pour juger en même temps du fond.

Si je donne compétence à ce tribunal pour les mesures d'instruction, c'est qu'il pourra résoudre ces questions préparatoires avec infiniment plus de facilité que d'autres tribunaux, mais cela ne lui donne pas une plus grande facilité pour juger du fond. D'ailleurs, que voyons-nous tous les jours dans la pratique. Est-ce que, actuellement, c'est le tribunal qui a ordonné les mesures d'instruction, qui juge le fond du procès ; pas du tout ; ce n'est pas le juge qui condamne qui a désigné les experts, et il est donc parfaitement indifférent que ce soit le même.

On dit : mais il peut se faire qu'une instruction pénale soit ouverte, et cela dans le pays, nécessairement, des eaux territoriales où l'abordage a eu lieu ; et voici qu'on pourrait statuer administrativement sans prononcer de condamnation civile.

D'abord, le demandeur peut se constituer partie civile : rien ne l'en empêche. Mais que se passera-t-il ? C'est que cette question de savoir si un règlement a été violé, si un maître ou un équipage a manqué à ses devoirs, cette question sera jugée par un tribunal administratif ou correctionnel. Mais autre chose est la question de la responsabilité civile de l'armateur que nous ne pouvons en aucun cas confondre avec la justice administrative ou pénale.

Il est évident, quant à cette dernière question, que nous n'avons à nous occuper que des questions de la responsabilité civile de l'armateur et que nous n'avons rien à faire avec les questions de justice administrative ou pénale.

Il faut bien se dire que dans chacun des cas, compétence du tribunal du lieu de l'abordage, ou du domicile du défendeur, dans les deux cas, il faut que l'une des parties se décide à se déplacer, et comme en accordant compé-

tence seulement au tribunal du domicile du défendeur, nous simplifions considérablement la question et nous rendons impossible toute contradiction de jugement, il me semble que ce serait précisément atteindre le but que nous poursuivons en adoptant cette proposition.

(*Traduction résumée par* M. Alfr Sieveking.)

M. Delacroix has advocated the jurisdiction of only one Court, and that is the Court of the Defendant; because he says our aim is first of all to avoid contradictory Judgments : and secondly our aim must be to simplify matters as much as possible. Therefore he contends that only the Judge of the place where the Defendant resides should be competent, and he does not see why the Judge of the Court of the place where the collision takes place should also be competent. He says he must distinguish between two things : first of all as to giving Judgment; the Judgment must be given by the Court of the Defendants; and secondly as to collecting evidence — that he says is quite another thing; and evidence should be collected wherever it is practicable and useful to collect it. Therefore for the latter purpose, namely the collection of evidence, the Judge of the place where the collision occurs should be competent. Further he said that those reasons adduced by M. Galibourg for the protection of small owners and for the protection of the interests of the Government, would not be sacrificed by the course he advocated; because the principal thing for the owner of the ship is the collection of evidence, and his interests would not be sacrificed if he could collect the evidence and be present at the place where the evidence is collected, although the final Judgment might be given by the Judge of a Court sitting far away. He added that in fact, the claimant would always be obliged, even after having obtained a favorable judgment, to bring another action to have it executed, before the Court of the domicile of the defendant. Then with regard to the interests of the Government he said we should never mix up criminal jurisdiction with the civil jurisdiction of the Common Law; and that it was only with regard to the latter jurisdiction that we were here to discuss the question, viz, with regard to the responsibility of shipowners under the civil law. As to criminal procedure the Conference had nothing to do with it.

M. C. D. ASSER, J[r]. (Amsterdam). Je me permets de faire quelques observations concernant l'art. I, paragraphe *d*, relatif à la compétence du tribunal du lieu où le navire a été saisi, la compétence du *forum arresti* qui pour moi constitue le point principal de tout l'avant-projet. La conférence se rappellera que ce principe a été longuement discuté à la conférence de Hambourg. Cette conférence a fini par voter l'avant-projet en première lecture en renvoyant toute cette matière à une commission spéciale chargée de rédiger l'avant-projet qui est actuellement devant nous. Il ne serait donc pas permis de revenir Messieurs, sur cette question, si ce n'était que le remarquable rapport de l'Association française et notamment le mémoire signé par l'éminent président de cette Association, se sont écartés encore des principes votés à Hambourg, en proposant de nouveau de faire une distinction entre la compétence du tribunal pour ordonner des mesures conservatoires et provisoires et la compétence du tribunal pour juger le fond du procès. L'Association française propose comme on sait, d'accorder au tribunal du port de la saisie le droit d'ordonner des mesures conservatoires, saisies-arrêts, etc. et puis d'ordonner des mesures provisoires, d'entendre des témoins, etc., mais elle refuse à ce tribunal du port de la saisie le droit de statuer sur le fond. Eh bien, Messieurs, je crois qu'il y a une raison, qui a une importance capitale, qui plaide en faveur de la compétence de ce tribunal pour statuer sur le fond, qui fait qu'il est absolument nécessaire d'attribuer à ce tribunal la compétence pour juger au fond, comme du reste la conférence de Hambourg l'a voté en première lecture. Cette raison est en corrélation directe avec l'exécution des jugements. Je crois qu'un exemple éclaircira mieux la question. Prenons un navire anglais, ayant un abordage avec un navire français dans la Méditerranée. Le navire français entre

dans le port de Gênes. D'après la proposition de l'Association française, le tribunal de Gênes sera compétent pour ordonner la saisie du navire anglais. Maintenant, il y a l'alternative suivante : ou bien la saisie est maintenue, ou bien elle est remplacée par une caution garantie en banque.

Qu'est-ce qui doit arriver ? D'après la proposition de l'Association française, l'armateur propriétaire du navire français qui veut intenter une action contre l'armateur anglais, ne pourra pas intenter son action devant le tribunal de Gênes, mais sera obligé de se rendre à Londres, devant la Cour d'Amirauté, pour obtenir son jugement. Supposons que la Cour d'Amirauté lui donne raison et rende un jugement en faveur de l'armateur français, donc que l'armateur anglais soit condamné à réparer le dommage occasionné par cet abordage. Mais alors, il s'agira d'exécuter le jugement ainsi obtenu, car nous sommes encore loin de ce millésime où les jugements étrangers seront exécutoires partout. Le jugement ne pourra être exécuté, ni au moyen de la saisie, ni au moyen de la garantie de banque qui l'aura remplacée. Pourquoi ? Parce que ce jugement est donné en Angleterre, et que la saisie et la garantie sont à Gênes.

Eh bien, je ne vois pas d'inconvénient à ce que le tribunal de Gênes, celui où la saisie a été pratiquée et où la caution a été donnée, ait compétence pour connaître du litige au fond. On dit que l'on craint qu'alors le demandeur ne spécule sur la juridiction et intente son action là où il veut. Mais il ne faut pas oublier que cette saisie ne dépend pas de la volonté du demandeur, mais dépend tout simplement du port où le navire abordeur est entré après l'abordage.

Il y a encore un autre motif. Nous envisageons l'hypothèse de l'uniformité du droit maritime. Mais dans la proposition qui vous est soumise, cette différence de tribu-

naux et cette préférence qu'on peut avoir pour le tribunal d'un pays ou d'un autre disparaîtront, car partout les droits seront les mêmes et partout les tribunaux auront à appliquer aux navires les mêmes règles. Quant à moi, je crois qu'il est absolument nécessaire, si on arrive à permettre la saisie, de déclarer que le tribunal qui doit ordonner celle-ci, soit compétent pour statuer sur le fond de l'affaire.

(*Traduction résumée par* M. ALFR. SIEVEKING).

The French Association proposes to give to the Judge of the place where the collision occurred only the power of collecting evidence, and not the power of giving final Judgment; Mr. Asser opposes this proposal of the French Association for the following reasons: It would prove difficult to execute a Judgment after it was given, and he gave the following instance with regard to that. He said, take for instance the case of a French ship colliding with an English ship in the Mediterranean, and suppose for the moment that the English ship was to blame. The French ship now arrests the English ship before the Court, let us say, of Genoa; or obtains in this place a bail or a bankers guarantee to release her, and if now the French proposition should be followed the French ship must take Judgment before the High Court in London. If the High Court in London gives Judgment for the Plaintiff, how shall that Judgment be executed — the ship still being arrested in Genoa, or the money representing her deposited in Genoa? And he said the reason against giving to the *forum arresti* the power of giving final Judgment, namely that it would lie in the power of the Plaintiff where to bring his action, is not a valid one, because it does not depend upon the Plaintiff where he shall arrest the ship, but upon the question where the accident happens and the ship takes refuge. And consequently he says, if we are trying to make a uniform law for collision cases, when once there is one uniform law in Italy, France, Germany, Great Britain and so on, there would be no reason why the Court at Genoa in such an instance should not judge the case. Therefore he said the *forum arresti* should not only have the power of collecting the evidence, but also the power of giving final Jugdment

M. Ch. Lyon-Caen. (Paris). Je ne prends pas la parole pour défendre le projet de l'Association française, parce que ce rôle de défenseur sera bien mieux rempli par son auteur principal, M. Autran. Mais je vais vous faire, en mon nom personnel, une proposition qui diffère profondément de toutes celles qui vous ont été soumises jusqu'ici. En ce qui me concerne, voici l'idée dont je pars, du reste avec plusieurs des orateurs qui m'ont précédé.

Quel est le but à atteindre ? C'est d'éviter que des tribunaux appartenant à des pays différents, soient saisis en même temps des demandes en dommages-intérêts relatives au même abordage, parce que, s'il en est ainsi, on peut même avec une législation uniforme, arriver à des jugements absolument différents et à des appréciations de fait absolument différentes. Cela s'est présenté encore ces dernières années, notamment à propos de l'abordage de navires de la Compagnie Transatlantique française. Il y a eu des demandes d'indemnité formulées en même temps devant des tribunaux français, anglais, américains. Et il y a eu des contradictions de jugements en ce sens qu'en France, on a décidé qu'il n'y avait eu faute, ni du capitaine, ni de la Compagnie, tandis qu'en Angleterre on décidait qu'il y avait faute dans le chef du capitaine. Ce qu'il faut, c'est qu'il n'y ait pas plusieurs tribunaux saisis d'une demande en dommages-intérêts à raison d'un abordage.

Pour que ce but soit atteint, est-il véritablement nécessaire de promulguer sur la compétence, des règles uniformes qui devraient être admises dans chaque pays ? En ce qui me concerne, je ne le crois pas. Il me semble que nous pourrions singulièrement simplifier notre tâche en laissant à chaque législation, — comme c'est le cas aujourd'hui, — le soin de déterminer quels sont les tribunaux compétents. Mais en laissant cette liberté à chaque législation, ce qu'il

faudrait c'est 1° admettre que lorsqu'il y a un tribunal saisi d'üne première demande à raison d'un abordage, toutes les autres demandes devront être portées devant le même tribunal, ce que nous appelons en France, l'exception de connexité ou de litispendance : ce qu'il fâut, c'est que l'on ne fasse pas de distinction entre nationaux et étrangers ; que les mêmes règles de compétence valant pour les uns, soient appliquées aux autres. Ce qu'il faut, c'est que si en matière d'abordage, un jugement de condamnation a été obtenu, ce jugement de condamnation puisse être facilement exécutoire dans le pays auquel appartiennent les propriétaires du navire. Si vous prenez les mesures nécessaires pour empêcher que des tribunaux appartenant à des pays différents, puissent être saisis en même temps d'une action du chef d'abordage, et puis que le jugement obtenu dans un pays soit facilement exécutoire dans les autres, le but est atteint. Et il est inutile de discuter des questions épineuses et de deviser sur le point de savoir si le seul tribunal compétent sera celui du domicile du défendeur, ou le tribunal du lieu de l'abordage, ou bien encore plusieurs autres tribunaux au choix du demandeur.

Bref, voici la proposition que j'ai l'honneur de vous faire, proposition qui trouvera assurément des contradicteurs, — mais ce que je remarque, c'est qu'il y a dans ma proposition une solution sur laquelle certainement tout le monde est d'accord. Voici cette proposition :

« La législation de chaque pays déterminera les tribunaux compétents pour connaître des actions relatives a un abordage. Aucune distinction ne doit être faite entre les nationaux et les étrangers. — Toutes les questions relatives a un même abordage doivent être portées devant le tribunal qui a été le premier saisi d'une demande en indemnité du chef de cet abordage. — Les jugements

RENDUS EN MATIÈRE D'ABORDAGE, SONT EXÉCUTOIRES EN DEHORS DU PAYS OU ILS ONT ÉTÉ RENDUS, ET CELA SANS QU'IL Y AIT LIEU A UN EXAMEN SUR LE FOND. »

En définitive, ma proposition est celle-ci : Ne nous occupons pas des questions de compétence ; laissons-les à la législation de chaque pays, mais empêchons avant tout les jugements contradictoires par le moyen que je vous indique.

(*Traduction résumée par* M. ALFR SIEVEKING.)

The principal thing is to avoid contradictory Judgments which will always exist, even with uniform legislation, as long as different tribunals may have to appreciate the facts relating to the same casualty and therefore, letus leave it to each country to state what Court shall be competent to decide on a collision case : and this being admitted, let us give jurisdiction only to the first Court before which the action is brought But once the Court is seized with the jurisdiction of a case, let that Court decide upon the whole matter ; and in all other proceedings in which the shipowner sues other shipowners, and with regard to all the other interests concerned, cargo-owners, underwriters, passengers, crew, and so on, let them also sue before this one Court and then the Judgment of that Court shall be enforceable in all other countries. This, he said, would simplify matters very much, because it would leave to each country to decide which Judge or which Court should be competent to decide on the collision between two ships.

Mr. Lyon-Caen's proposal reads as follows :

« The laws of each country will state which Court of that country is competent to decide on a collision case. No difference will be made between countrymen or foreigners. All matters relating to the same collision must be brought before the Court before which the first action has been brought in respect of the said collision. The execution of the judgments rendered in collision cases, will be enforced in other countries without debate on the merits of said judgments. »

M. F. C. AUTRAN. (Marseille). A la dernière conférence de Hambourg, j'avais eu l'honneur de proposer comme

amendement la restriction la plus grande de la compétence des divers tribunaux. Il me semble, en effet, que du moment où nous cherchions à éviter par des règles uniformes les conflits de jurisprudence qui peuvent faire le bonheur des avocats, mais qui font le désespoir des clients, nous devions restreindre le plus possible les juridictions compétentes, de manière à prévenir autant que faire se peut des décisions contradictoires. Et c'est pour cela que, me montrant peut-être un peu radical, j'avais développé, à titre d'amendement, que le seul tribunal compétent en matière d'abordage fût celui du domicile du défendeur ou celui du domicile commercial ou du port auquel le navire appartient.

Je dois dire, — car je tiens à être sincère et exact, — que c'est un peu un excès de rigueur et je me suis vu repoussé avec tous les honneurs qui m'étaient dûs. Mais désireux d'imiter la ténacité de mes amis anglais, je ne me suis pas tenu pour battu et puisque les règles sur la compétence n'étaient votées qu'en première lecture, j'ai essayé, dans un article qui vous a été distribué ici, de vous convertir à ce que je crois être la vérité. Et, si nous reprenons les termes mêmes de la question qui vient de nous être soumise, je crois que pour éclairer le débat il convient de bien préciser le but que nous poursuivons, et puis, ce but une fois précisé, de savoir quel est le meilleur moyen d'y atteindre.

Or, comme le disait très bien mon collègue et ami, M. Galibourg, tout à l'heure, — et c'est un argument qui me semble se retourner contre lui, — il ne faut pas oublier que le nombre des parties intéressées dans un abordage est extrêmement considérable, et qu'il y a encore d'autres intéressés que le navire abordé. Vous avez les passagers ; vous avez ensuite les chargeurs ; vous avez encore les assureurs sur corps et les assureurs sur facultés, etc. Par

conséquent, toutes les parties intéressées dans un abordage peuvent, s'il est permis d'employer ici cette classification zoologique, se diviser en cinq grandes familles Puis, et surtout, il y a encore une autre question bien difficile. Dans un abordage, il y a, à priori, un abordeur et un abordé. Mais qui est l'abordeur et qui l'abordé ? Il est bien rare que dans un abordage, chaque navire n'éprouve pas des avaries, et chacun cherche évidemment à mettre le paquet sur les épaules de son voisin. Par conséquent, vous voici en face d'un abordage, mais il y a deux abordés et pas d'abordeur, et les deux abordés prétendent réciproquement se trouver en face d'un abordeur, de telle sorte que les cinq familles, dont je vous parlais à l'instant, se trouvent multipliées par deux : ce qui nous fait déjà un total de dix familles qui se rejettent mutuellement la faute. Et puis, comme il existe dans de nombreuses législations commerciales ou maritimes des textes de loi qui permettent aux nationaux d'un pays d'attaquer devant leur propre juridiction des étrangers, il se pourrait bien que dans chacune de ces familles, quelqu'un eût le droit de citer les défendeurs devant le tribunal de son propre domicile. Voyons donc un peu à quel chiffre formidable de tribunaux compétents nous arrivons : l'action pourrait bien être introduite simultanément devant les tribunaux de tous les pays civilisés.

Tout le monde reconnaît pourtant qu'il faudrait réduire autant que possible le nombre des tribunaux appelés à dire le droit sur une collision. L'idéal, par conséquent, serait qu'il n'y en eût qu'un, parce qu'une fois que ce tribunal aurait dit le droit, il serait jugé d'une façon définitive. Or, sans vouloir remonter le cours des annales de la justice, nous sommes tous assez sages pour savoir qu'à maintes reprises on s'est trouvé en face de ce mot célèbre : « vérité au délà, erreur en deça » et par conséquent, il faut éviter autant

que possible que le même fait puisse donner lieu à des appréciations différentes et à des solutions contradictoires.

Si l'Association française de Droit Maritime a fini par adopter la proposition que j'avais l'honneur de lui soumettre, c'est qu'elle a été profondément convaincue que les juridictions dont la compétence a été reconnue par l'avant-projet, sont multiples, hors de proportion, et ne feraient qu'augmenter les causes de contrariétés des jugements. Si vous me permettez alors de reprendre le texte tel qu'il vous est soumis à la page 4 du premier fascicule des Rapports préliminaires, vous allez voir bientôt apparaître les difficultés qui doivent résulter de cette multiplicité de juridictions compétentes.

L'action pourra être intentée au choix des demandeurs, — mais quant ceux-ci sont légion, comment voulez-vous qu'ils s'adressent exclusivement à une seule juridiction compétente ? Vous aurez ouvert quatre portes par lesquelles les diverses parties pourront passer ; d'autre part, si chacune des quatre catégories, armateurs, passagers, assureurs sur corps, et assureurs sur facultés, deviennent légion, que devient votre adverbe « exclusivement » ? J'avoue que je ne serais pas fâché d'entendre un orateur qui me réponde là-dessus.

On dit donc en premier lieu, devant le domicile personnel ou commercial. A ce sujet, il n'y a aucune difficulté ; c'est du reste ce que recommande l'Association française.

Mais après : c'est ici que je commence à m'élever avec énergie contre l'avant-projet. Comment, parce qu'un abordage se sera présenté dans un point ou dans un autre du globe, les intérêts considérables qui y sont liés devront être appréciés par des juges qui seront, — permettez-moi l'expression, — tirés absolument au sort comme un numéro dans un sac de loto. Parce l'abordage aura eu lieu à Smyrne, je devrai être jugé par des Turcs. Je ne leur veux

aucun mal, à ces gens-là, au contraire ; mais enfin, puis-je avoir confiance en eux? Et si l'abordage a lieu en Patagonie ; devrais-je être jugé par des Patagons ? Admettre la compétence du tribunal du lieu de l'abordage, c'est mettre la main dans le sac et tirer un bon ou un mauvais numéro : voilà ce que c'est que le lieu de la collision ! A cet égard, je conclurais, quant à moi, à la question préalable de la façon la plus complète, car lorsque vous aurez apprécié que c'est le défendeur auquel vous vous adressez qui doit bénéficier de l'application de votre système, — *actor sequitur forum rei,* — une fois cette question tranchée, toutes les autres s'écartent de la façon la plus complète. Voilà au point de vue du lieu de l'abordage. Et je dois dire qu'en France, où la loi de 1897 a donné compétence à ce tribunal, nous avons apprécié les inconvénients de cette juridiction et qu'il arrive quelquefois que des procès extrêmement importants, qui mettent en jeu des intérêts de plusieurs millions de francs, doivent être jugés par des tribunaux de commerce composés de pharmaciens, d'horlogers ! Les Anglais paraissent avoir une conception beaucoup plus juste des principes qui doivent régir cette matière. Somme toute, les procès pour abordage sont rares, — au moins ceux qui roulent sur de grands chiffres ; par conséquent, il faut les faire juger par des juges qui sont au moins compétents dans la matière, qui ont des connaissances étendues et spéciales. Mais le jour où vous faites juger des procès d'abordage par de braves gens, je le veux bien, mais qui ne savent pas même ce que signifie le côté babord ou le côté tribord, — je ne désire blesser personne, parce qu'il y a parmi eux des magistrats très estimables, — vous augmentez les erreurs judiciaires dans des proportions déplorables.

Voilà ce que j'avais à dire sur la compétence du lieu de l'abordage. La longueur de mes explications sur ce point

me permet d'abréger un peu les observations que j'ai à présenter sur la littera *d*, disant que sera également compétent le tribunal du lieu de la saisie.

Là, je sais que je vais être en opposition avec mes amis anglais. Nos amis anglais, en effet, ont une procédure qui leur est spéciale : l'action *in rem ;* quand ils veulent poursuivre le navire, ils le prennent où ils le trouvent, et ils lui mettent la main au collet, comme on arrête un malfaiteur. Cela est excessivement commode, et pour les Anglais, je puis ajouter que pour eux cela est très praticable ; ses ports sont si nombreux, ils tiennent les clefs de tous les passages maritimes du globe. Ce n'est pas un reproche que je leur fais ; mais les navires sont obligés de s'arrêter tôt ou tard chez eux ; ils leur donnent l'hospitalité et les arrêtent en même temps : c'est encore une manifestation de cet esprit pratique qui caractérise nos voisins d'outre-Manche. Mais s'ensuit-il que cette solution soit juste et que cette manière de procéder doive être recommandée comme prototype de loi uniforme et d'idéale législation ? Les Anglais ne m'en voudront pas si je ne partage pas sur ce point leur manière de voir.

Et remarquez : le projet qui vous est soumis et qui fait application des principes posés par la loi anglaise, modifie sur ce point des principes admis par des législations continentales. Notamment en France, nous ne reconnaissons nullement la compétence du tribunal, basée sur ce principe lorsque cette compétence ne rentre pas dans un des cas prévus par notre propre loi nationale. Par conséquent, vous allez encore étendre la compétence des tribunaux en donnant compétence à tous les tribunaux où la saisie peut se pratiquer. Et voyez la grande contradiction à laquelle nous aboutissons. Nous voulons arriver à unifier les législations. Nous admettons tous que pour arriver à faire disparaître les confiits de lois, il faut éviter de multiplier

le nombre des tribunaux compétents. Et immédiatement, vous commencez par dire que tous les tribunaux où le navire pourra être saisi, seront compétents ! Il vaudrait mieux dire, en supprimant tous les autres articles pour n'en laisser que cette seule et unique disposition : tous les tribunaux du monde seront compétents !

Comment ! Mais on peut saisir le navire partout et par le seul fait de la saisie, en mettant même de côté tout le reste de l'avant-projet, vous dites que n'importe quel tribunal du monde — que ce soit même en Chine, — pourra juger un procès à raison d'un abordage qui se sera passé aux antipodes. Voilà la conséquence logique, inéluctable, à laquelle vous êtes forcément amenés si vous donnez compétence au tribunal du *forum arresti ;* vous ouvrez la porte à vingt actions différentes, les unes après les autres, et si c'est là le moyen d'arriver à supprimer les conflits de jugements, j'avoue que je me demande ce qu'il faudrait bien faire pour arriver à la solution inverse.

Mais alors, il ne s'agit pas seulement de faire des critiques. Il s'agit aussi de proposer une mesure qui puisse donner satisfaction à tous les intéressés, et je reconnais très volontiers que lorsqu'un abordage se produit dans un port, il est certains points qui ne peuvent être résolus aussi facilement ailleurs et qu'il y a des questions qui ne peuvent être appréciées que dans ce port lui-même. Par exemple, voilà un abordage qui a lieu soit dans les eaux territoriales, soit dans la Méditerrannée. Les deux navires arrivent, en état d'avarie, soit dans le même port, soit dans des ports différents. Il est certain qu'il y a une première mesure qui s'impose : c'est de constater l'état dans lequel les navires se trouvent et les avaries subies. Si vous faites une plainte devant le juge du pays du défendeur, à l'autre bout du monde, cela donnerait lieu à des retards extrêmement préjudiciables à tous les intéressés, — mais si vous donnez

compétence à tous les tribunaux du monde, le tribunal du premier port d'amarrage, celui qui sera le plus logiquement situé pour satisfaire tout le monde si vous lui en donnez la faculté, pourra sauvegarder les intérêts de chacun. D'autre part, dans la pratique, lorsque l'abordage a eu lieu. comme je vous le disais il y a un instant, chacun croit être innocent comme l'enfant qui vient de naître, et chacun veut faire peser toute la responsabilité sur son voisin, — et il en résulte que chacun se donne réciproquement caution. La législation anglaise accorde de £ 8 à £ 15, suivant qu'il y a dommage matériel ou aux personnes, et puis, une fois que cette garantie a été donnée, le procès suit son cours, et on règle, dès que la question a été tranchée d'une façon définitive.

Qu'est-ce qui empêcherait de procéder de la même façon et de faire entrer dans le domaine législatif un ensemble de pratiques qui résultent de l'expérience de tous les jours ? Que l'on dise que le tribunal du premier port de relâche a compétence pour ordonner des mesures conservatoires. Que se passera-t-il ? On mettra le navire à la chaîne et les armateurs s'empresseront de fournir caution. Et ici, il est facile de répondre à l'observation de M. Asser citant l'exemple d'un abordage entre un navire français et un navire anglais dans la Méditerranée, à la suite duquel le navire anglais est saisi à Gênes. M. Asser a dit qu'il serait fourni une caution à Gênes et que si après avoir poursuivi l'Anglais devant la Cour d'Amirauté, on obtient contre lui un jugement favorable, on ne pourra exécuter le jugement à Gênes. Mais je répondrai que parce que le navire est saisi en Italie, ce n'est pas une raison pour que la caution soit fournie dans le même pays. Prenons l'exemple même donné par M. Asser. Rien ne nous empêche d'avoir recours à une bonne maison de banque à Londres même ; nous y faisons déposer la caution, dans le pays même du défen-

deur, et lorsque plus tard, après un procès devant la Cour d'Amirauté, nous avons obtenu un jugement contre le navire anglais, nous ne serons pas embarrassés *to enforce the judgment against the bank.*

Si vous appliquez le même système à tous les cas, on ne commettra évidemment pas cette erreur d'aller faire donner caution dans un pays autre que celui du défendeur et l'on s'arrangera, lorsque l'on aura obtenu un jugement exécutoire, pour pouvoir retomber sur la caution.

Par conséquent, le grand cheval de bataille enfourché à la conférence de Hambourg, je le remonte aujourd'hui. Pour le juge du fond, il faut un tribunal unique, mais pour les mesures provisoires et conservatoires, ouvrez les portes aussi larges que possible ; mais avant tout, si vous tenez à éviter les conflits de lois, les contrariétés de décisions, lorsqu'il s'agira de juger le fond, fermez la porte le plus possible ; ne laissez pas passer trop de monde à la fois. C'est suivant moi le seul moyen. Et je regrette de m'écarter ici du système défendu par mon maître et ami M. Lyon-Caen, car je crois sincèrement que le système qu'il préconise n'est autre chose que la négation du but que nous poursuivons. Comment ! Nous sommes réunis aujourd'hui pour discuter les bases sur lesquelles on introduirait l'unification de toutes les législations maritimes en ce qui concerne l'abordage, et M. Lyon-Caen commence par nous proposer de laisser les règles de compétence au choix de chaque législation nationale ? Nous n'avons donc plus qu'à fermer nos malles, remercier le Comité hollandais de son hospitalité et nous en aller. Car nous ne sommes pas venus ici pour laisser subsister l'état de choses actuel. Le mal dont on se plaint serait encore plutôt aggravé par le système mis en avant.

D'autre part, M. Lyon-Caen vous dit encore que ce sera le tribunal le premier saisi d'une demande du chef d'abor-

dage qui devra connaître de l'ensemble de toutes les actions s'y rapportant. Mais alors, quel sera le cours que l'on observera pour classer les différents intérêts ? Un voyageur qui a une malle de perdue, d'une valeur de 25 francs, introduit une demande en indemnité de ce chef devant le tribunal de son choix ; comme son action est introduite la première, tous les autres intéressés, armateurs, négociants, dont les pertes s'élèvent à 5 ou 6 millions, devront lui emboîter le pas ?

Mais dites-vous encore, le jugement rendu sera exécutoire dans tous les pays.

Halte-là. Cela est contraire aux principes de la souveraineté. Mais je suppose même que cela soit possible. Alors je prends comme exemple un armateur anglais qui introduit son action devant un tribunal grec ; voulez-vous donc que ce jugement soit exécutoire simplement, dans un pays comme l'Angleterre, l'Allemagne ou dans n'importe quel autre pays ?

Voilà les conséquences extraordinaires auxquelles vous arrivez par l'adoption du *forum arresti*.

Je m'excuse une fois de plus de la longueur des explications que je vous ai fournies. Je crois, quant à moi, qu'il y aura lieu d'admettre la solution préconisée par l'Association française que voici :

ARTICLE I. L'action du chef de l'abordage devra être intentée exclusivement au choix des demandeurs (capitaine, propriétaire du navire, passager, chargeur, assureur sur corps ou assureur sur facultés).

(A) Devant le tribunal du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur.

(B) Dans le cas où le défendeur est une société, l'action pourra être formée devant le Tribunal du siège social de la société.

(C) Le Tribunal compétent pour connaître de l'action principale sera également compétent pour statuer sur la demande reconventionnelle dirigée par le défendeur contre le demandeur du chef du même abordage.

ART. II. Sont en outre compétents pour ordonner soit les mesures d'instruction, soit les mesures provisoires et conservatoires :

1° Le Tribunal du lieu de l'abordage ;

2° Le Tribunal du premier port où, soit l'un soit l'autre des navires est entré après la collision ;

3° Tout port, où, avant la constitution de caution dont il est parlé dans l'article III, le navire du défendeur peut être saisi en vertu de la loi nationale du pays où se trouve le navire contre lequel une réclamation est formulée du chef de l'abordage.

ART. III. Tout navire, même en cours de voyage, peut être contraint de fournir des garanties pour la sûreté d'une créance même éventuelle. provenant d'un abordage.

Le demandeur peut être soumis par l'autorité qui autorise la saisie ou l'opposition, à la dation d'une caution destinée à garantir les intéressés du préjudice pouvant résulter de la saisie ou de l'opposition dans le cas où cette procédure serait jugée plus tard avoir constitué une faute lourde.

ART. IV. En quelque lieu que l'abordage se soit produit et quelle que soit la nationalité des navires, la responsabilité civile des propriétaires de navires est réglée par la loi du pavillon.

ART. V. Après un abordage, le propriétaire de tout navire a le droit de faire apprécier la valeur du navire dans l'état où il se trouve après le sinistre, par le magistrat du premier port où touche le navire après la collision, ainsi que la valeur du fret net afférent au voyage pendant lequel la collision s'est produite.

Cette évaluation une fois faite, le propriétaire a le droit de présenter au juge de son domicile une demande en limitation de responsabilité jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret déterminée ainsi qu'il vient d'être dit.

A première réquisition de toute partie intéressée le propriétaire du navire peut être contraint de fournir des garanties soit jusqu'à concurrence de la somme réclamée par le demandeur, soit jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret déterminée ainsi qu'il vient d'être dit ci-dessus.

ART. VI. Les droits de tous les créanciers du propriétaire du navire reconnu fautif à la suite d'un abordage, seront strictement cantonnés sur la somme cautionnée ou déposée à la suite de la demande en limitation de responsabilité et la caution, ainsi que le dépositaire des fonds, si une somme a été déposée, seront valablement libérés en payant entre les mains des créanciers ayant fait opposition dans l'année qui aura suivi le sinistre et dont les titres auront été reconnus par le propriétaire de navire ou consacrés par une décision judiciaire définitive.

ART. VII. Si aucune action au fond n'est engagée au moment où sont demandées les mesures conservatoires ci-dessus visées, le magistrat saisi de cette demande peut subordonner son ordonnance à l'indication par le demandeur du Tribunal que celui-ci entend saisir.

Ce même magistrat peut également impartir au demandeur pour introduire son action devant le Tribunal ainsi désigné, un délai passé lequel la saisie, l'opposition, ou le cautionnement seront considérés comme nuls et non avenus.

(Traduction résumée par M. LOUIS FRANCK).

Mr. President and gentlemen, I shall try to give a translation of the most admirable speech of our friend M. Autran, which we have all

heard with the greatest pleasure. I would only say briefly what the position is that he has taken up. In the opinion of Mr. Autran there should be only one Court having jurisdiction in collision cases, and that Court should be the Court of the domicile of the defending owner, or the Court of the Port of Registration of the defending ship, which would be nearly the same thing. He has given the following reasons for that opinion : First, that we want to avoid several parties interested in a collision bringing actions before various Courts ; and therefore he said you must all agree to the domicile of the defending vessel.

It must not be forgotten that the parties interested in a collision case may be very numerous, ship, cargo, passengers; then you have the underwriters of the ship, of the cargo, etc. This means for each ship something like five different groups, thus for the two colliding ships ten different claimants, each ship trying always to charge the other with the blame. Then you find countries where according to the law their citizens have always the right in their own country to sue foreigners, and so it appears that we arrive at an enormous number of competent tribunals and that you would find perhaps jurisdiction in every civilised country.

It is for these reasons that the French Association, having been convinced that in the draft-treaty, jurisdiction has been extended to such a degree that the conflicts would be increased, has admitted my proposal, said Mr. Autran. Then he criticised the other bases of competence, and said that it is a mere matter of chance where the collision happens, and it is a mere matter of chance where you can arrest the vessel ; and that therefore these are not logical grounds for competence in the tribunal.

In France the law of 97 has given jurisdiction to the place of the collision and it happens that very important claims are judged — not like in England where the Admiralty Court and other tribunals are composed of Judges of high autority, but sometimes in little ports by apothicaries, watchmakers and so on, who sometimes are judges in our tribunals of commerce, and may be perfectly unable to express a reasonable opinion on such cases.

As regards the *forum arresti*, the same criticism applies and even in a larger measure because you can seize a vessel everywhere and have the case judged say in China for a collision having taken place in Europe.

But it is not enough to criticise said Mr. Autran. The remedy proposed by him is to add something to the unique jurisdiction of the

domicile of the defendant, by giving to the judge of the place where the collision happens, the right to take preliminary measures and to conduct the inquiry on the causes of the collision, so doing all what can usefully be done at the place of the accident, leaving to the judge of the domicile the task to decide upon the case.

Mr. Autran says also that he cannot approve the system proposed by Mr. Lyon-Caen, leaving to each country to decide which Court shall be competent, but amongst the various Courts of the various nations before which actions could be brought giving a right of precedence to such Court which has been first seized, and entrusting it with the right of deciding over all the claims connected with one and the same collision. Mr. Autran thinks that this would not solve at all the questions of jurisdiction, but leave them open to all the existing difficulties and even more.

He advocates the adoption of the proposal of the French Association.

M. Louis Franck. (Anvers). If Mr. President will allow me I will say a few words in answer to Mr. Autran ; and I will remind him of a very recent story, which will have for him the merit of being a French one. For a long time in France the inferior Courts had been going on deciding that there were several Courts having jurisdiction in collision cases, one of which was the Court where the collision had occurred. Then, I think in 1887, the Supreme Court reversed that decision, and for a few months the system which is now advocated by Mr. Autran prevailed in France ; at that time it was thus the French law that the only Court having jurisdiction in these matters should be that of the domicile of the defending vessel. But without very much delay all the French writers criticised and the French legislators changed that law and made a law saying that also the Court where the collision had occurred, and other Courts should have jurisdiction. Why is my honorable friend advocating as a universal law a principle which his countrymen have found too bad to bear for anything longer than a few years ? If you go through the various

reports which are before you, you will see that all nations are agreed that when you have suffered from a collision you should not be obliged to go exactly to the place where the wrong-doer lives — or rather where the owner, whose servants are wrong-doers, lives ; and that Great Britain, Germany, Austria, Denmark, Hungary, Italy, Japan, Norway, the Netherlands, Sweden, Belgium, all admit of other places of jurisdiction. When you have suffered by a collision, is there anything more natural than that if you get hold of the vessel, and where you have the vessel, you should have the right to sue that vessel ? And why should you be obliged to go exactly and always to the Court of the wrong-doing owner, or of the wrong-doing vessel ?

Mr. Autran was saying that there are in the world some Courts which do not command our full sympathy and respect. It may be unfortunate to have to fight cases in Courts where sentiments of protectionism prevail very largely. To that I would reply that if that is unfortunate at present when it is only accidently so, it would be still more unfortunate if it should be fixed by international law as the uniform rule. I will add one word further and ask : Is there any chance that, going to all the Governments with a draft treaty in which the principle embodied would be that if a vessel is seized in England, or if a collision has taken place in the Thames or the Elbe, the English or the German Court is to have no jurisdiction, but that you must go to a foreign Court in every case — is there the slightest chance that the Governments would give away, in such a manner as that, their power to administer justice to their own people ? If all turns on the domicile of the defending owner, you leave it to him to choose his Court, and then he may choose if he pleases, some small Court in some small Port where his overwhelming influence as the great shipowner, or the great merchant of the place, may

perhaps in some countries be a weight upon the conscience of the Judge ? And dont you think that we should in that way put the suffering party into the hands of the wrong-doer ? I think you will agree with me there is no justice in that.

Then Mr. Autran says « But, in the place of what I ask » you to sacrifice, I am giving you this advantage : » Although only one Court will be competent to give a » Judgment on the merits of the case, a lot of Courts would » be competent to hear witnesses and collect evidence ; » and then having got the procès-verbal of those witnesses » you will go to the other Court at the domicile of the » defending owner and get final Judgment. » But I would ask our English friends, and I would ask my legal friends of any country, whether they are prepared to support such a complete change of true legal process as would give to the Court which would hear the witnesses nothing to decide as to the merits of the case, and put on the Judge who would not hear the witnesses the burden and responsibility of deciding upon the merits of the case ? Is there any chance that in England, where you have a most admirable Admiralty Court, the Judges of that Court would consent to give a Judgment, and to say that a Defendant should be condemned to pay thousands of pounds, without the Court having the opportunity of hearing the evidence, simply because a Judge in Smyrna, or somewhere else, has heard the witnesses, and has understood them in this way, or in that way ? Is it enough for those who have to decide the case to have the written word of the witnesses before them ; and should they not have those witnesses examined and cross-examined before them ? and should they not have the right of seeing the witnesses — seeing in what way they are giving their evidence and answering the questions that are put to them ? And is there any Judge

who would feel himself able to give a sound decision if he has not that right and that privilege ? I think there is no possibility of separating the means of getting at the truth from the right to give Jugdment on the case.

Then it is said that there are great difficulties because if there are various Courts having jurisdiction there will be conflicting decisions. Well it may be that it will happen that as a matter of fact, claims with regard to a collision being brought before different Courts, conflicting decisions may be given — I will not dispute that — but I think it is very much better to have that than to have the other injustice that I have pointed out. And I may add this reminder to Mr. Autran, which I know will appeal to his practical mind — it is not enough in the matter of a collision to say « I am going to bring an action before the Court of Smyrna, or of Timbuctoo » — you require to have the witnesses and you require to put that heavy and costly machinery in force that is necessary in order to arrive at the truth. Can you do it for instance if you have no one with you who knows who the witnesses are in the circumstances that I have suggested ?

I would further say there is a provision in the treaty which says that where one action has been commenced by a claimant before a Court, he has no more right to go to another tribunal when his claim has been dealt with. I ask therefore that this meeting should express its opinion that there shall be other bases of jurisdiction than the domicile of the defending owner.

Je me permets de dire quelques mots sur ce que vient de nous développer avec tant de talent M. Autran. Je crois, Messieurs, que sa proposition ne peut pas être admise. Votre système, dis-je à mon ami Autran, a été suivi en France pendant quelque temps, mais vous l'avez abandonné et aujourd'hui, vous voudriez nous voir adopter internationalement un système dont vous n'avez pas voulu vous-mêmes.

Si nous votions ce système, croyez-vous que nous réussirions à le faire adopter ? N'y a-t-il donc pas de tribunaux à tendance protectionistes, très enclins à préférer leurs nationaux ? Il se peut que par hasard on doive actuellement s'adresser à eux, mais peut-on vouloir de l'obligation d'y aller toujours ! Une Compagnie puissante pourrait établir son siège social dans un petit port perdu où son influence sera toute puissante ! Et voilà que vous aurez beau saisir des navires à l'étranger — l'abordage aura beau se passer dans les eaux territoriales étrangères, c'est toujours dans ce petit port qu'il faudra aller ?

Quant à distinguer les mesures provisoires et le fond, c'est un mauvais système. Le juge du fonda le plus grand intérêt, au point de vue de la justice, à entendre lui-même les témoins ou à prescrire lui-même les mesures d'instruction.

M. GOVARE. (Paris). Quand tout à l'heure, j'ai demandé à Monsieur le Président de bien vouloir m'accorder mon tour de parole, beaucoup de choses n'étaient pas dites que je croyais de mon devoir de vous signaler ; mais depuis le si complet discours de mon confrère M. Autran, il me semble que la question est absolument épuisée, et j'avais l'intention de renoncer à mon tour de parole, n'ayant qu'à répéter ce qu'a dit M. Autran, quand j'ai entendu les quelques observations faites par M. Franck, sous couleur de traduction, au sujet des remarques présentées par M. Autran ; mais il est certain que ce qui était d'abord une traduction, devient un commentaire et se termine par une tentative de démolition du système préconisé par M. Autran. Et je pense que cela vaut une réplique.

Voyons, pourquoi sommes-nous tous ici ? Si tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, que faisons-nous ici ? Si on demande de changer les législations actuelles, d'apporter des modifications à l'état de choses présent, c'est qu'il y a quelque chose qui n'est pas bien ; on appelle les médecins pour guérir un malade. Et la première chose que fait le médecin, c'est d'examiner en quoi consiste la maladie ; le premier soin du médecin c'est

de savoir de quoi le malade se plaint. — On se plaint, et avec violence et fréquence, des contrariétés de jugements que l'on rencontre à chaque moment.

J'ai eu dernièrement encore un exemple que je considère comme typique. Un navire espagnol, ayant son port d'attache à Bilbao, se trouve en abordage dans l'Escaut, donc dans les eaux belges, avec un navire anglais. Il sort du fleuve, continue sa route et six heures après, il était en pleine mer ; mais alors il s'aperçoit qu'il a une voie d'eau qui ne lui permet pas d'aller beaucoup plus loin. Il se réfugie donc à Hambourg.

Certains des intéressés citent le capitaine à Bilbao : c'était là le domicile de l'armateur ; d'autres assignent le navire espagnol à Anvers, c'était là le tribunal du lieu de l'abordage ; d'autres encore sont venus saisir le navire à Hambourg, et considérant le *forum arresti*, ont assigné devant le tribunal de ce port. Ce n'est pas tout : parmi les intéressés, il y a des Français et comme vous le savez, — (nous n'en sommes pas fiers), — il existe dans notre code civil un article 14 qui nous autorise à assigner les étrangers chez nous. Le navire espagnol a donc été également assigné à Paris, parce que les chargeurs sont Français, et voilà donc une confusion de jugements, les uns donnant raison à l'Espagnol, les autres lui donnant tort ; mais la réplique ne s'est pas fait attendre. Le navire espagnol a prétendu que c'était lui qui avait bien manœuvré et que l'Anglais était en faute ; alors les procédures ont commencé contre le navire anglais. Voilà une dizaine de tribunaux, de cours d'appel, qui les uns après les autres vont être saisis de l'affaire, tout cela pour un abordage qui a eu lieu dans les eaux de l'Escaut.

Eh bien, si nous sommes les médecins, nous vous demandons : de quelle maladie vous plaignez-vous ? On me fait passer par toutes les sauces ; on me fait passer par le

système américain, le système anglais, le système français, allemand, espagnol. Cela ne va pas.

Il semble que lorsque le médecin connaît bien la maladie, le diagnostic est bien établi, le remède est assez facile. Nous sommes tous nettement d'accord pour reconnaître que le mal consiste dans cette contradiction des jugements de tous ces tribunaux. Il me semble donc qu'il doit nous être facile de trouver le remède. Rendons incompétents le plus grand nombre de tribunaux possibles. Arrivons, si vous le voulez, comme le disait M. Autran, à cette mesure radicale qu'il n'y ait plus, dans un cas d'abordage, qu'un seul tribunal compétent. Est-ce que nous n'aurons pas à accommoder un peu les diverses législations maritimes? Oui, mais le but vers lequel tous nos efforts doivent tendre, c'est que dans un avenir quelconque les nations civilisées aient confiance les unes dans les autres, et soient convaincues qu'un procès jugé en France l'est aussi bien qu'en Allemagne et qu'on en arrive ainsi à n'avoir qu'un seul tribunal qui aura à connaître, non seulement des actions entre nationaux, mais de toutes les actions qu'elles soient contre des Allemands, des Espagnols, etc. et que tous viennent, dans une seule action, débattre tous leurs intérêts pour être jugés sans contradiction de jugements possible.

Le but réel serait donc d'arriver à un tribunal unique. Et quant à celui-ci, il n'y en a qu'un : c'est le tribunal du domicile du défendeur.

J'ai entendu avec surprise les observations présentées par Me Franck. Il disait : mais ce domicile de l'armateur, ce sera un endroit invraisemblable, un petit village, un tout petit port ; peut-être même à l'intérieur du pays. Vous savez très bien comme moi que quand il y a un abordage, le navire appartient, d'une façon générale, à un grand port : Anvers, Rotterdam, Hambourg, Londres, Glasgow ou

Liverpool, Marseille ou le Hâvre. Est-ce que vous avez jamais vu un navire qui vaille un million, ou qui jauge 5/6000 tonnes appartenir à Fécamps ou à Paimpol ?

Et les procès jugés par le quincaillier et le pharmacien !

L'autre jour encore, je plaidais devant une Cour d'appel dans l'intérieur une affaire d'abordage, dans laquelle le président, quand je lui disais que le navire avait pris à babord, me fit un signe de la main gauche ; et j'ai été obligé de lui expliquer ce que je voulais dire par là.

Ce n'est du reste pas aux magistrats qu'il en faut faire un grief, mais à ceux qui donnent à ces magistrats le droit de juger tout d'un coup des affaires de ce genre dont ils ne comprennent pas le premier mot. Un magistrat peut être très distingué et très ferré sur les lois sur le mariage, et, quand on lui parlera d'un navire qui a fait telle ou telle mauvaise manœuvre n'en comprendre pas le premier mot. Mais dans les grands ports comme le Hâvre, Marseille, Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Hambourg où l'on a des juges qui connaissent parfaitement cette matière, c'est là seulement que l'on peut plaider utilement et que la justice peut être bien administrée en ce qui concerne des procès d'abordage.

Je réponds ensuite à l'autre objection : vous avez eu chez vous ce système-là, et cependant, après quelque temps vous l'avez abandonné. C'est une erreur. Nous n'avons jamais eu autrefois l'article 407. On pouvait assigner dans certains ports ; puis est arrivée la jurisprudence à laquelle fait allusion M. Franck, et l'on ne peut plus assigner au domicile du défendeur. Et pour cela, on nous dit : vous avez eu ce système, mais vous ne l'avez plus : vous l'avez abandonné parce qu'il est mauvais.

Lorsque la Cour d'appel a introduit cette jurisprudence, elle a pris cette décision d'une façon si générale, que n'importe quelle demande d'enquête, expertise, demande de

caution, devait être portée devant le tribunal du domicile du défendeur. C'est pour cela même que ce système est inapplicable et c'est pour cela aussi que nous avons introduit l'art. 407. Si nous avons demandé l'unité du tribunal compétent, c'est en ce qui concerne le *forum rei* comme question de fond, et, — ici se trouve la différence, — nous avons voulu laisser les portes grandes ouvertes, pour tous les tribunaux possibles, pour les mesures provisoires et d'enquête, etc.

Voilà pourquoi notre système n'est pas le moins du monde celui que nous avions antérieurement et que nous avons rejeté.

Je demande en terminant à l'Assemblée de m'excuser de l'avoir retenue et d'avoir, — peut-être le seul, — excédé les dix minutes laissées par le règlement.

M. F. Sieveking. (Hambourg.) Je me permets de vous adresser quelques mots pour vous présenter un argument que jusqu'à présent aucun des orateurs précédents n'a encore cité.

Il va sans dire que toutes nos sympathies sont entièrement acquises au but que poursuit la commission française de simplifier le plus possible le nombre des tribunaux compétents, les réduire à un seul, si c'est possible.

Mais il ne faut jamais perdre de vue, il me semble, qu'il s'agit ici de questions ayant une portée politique. Toutes les autres questions concernant les lois que nous avons traitées, n'avaient rien à faire avec la politique ; c'est absolument la même chose pour un État de dire : les conséquences d'un abordage, pour les intérêts privés, doivent être telles ou telles ; cela ne touche pas à la souveraineté des États. Mais cette question de la compétence, elle touche à cette souveraineté. Nous pouvons établir un idéal ; mais nous devons nous garder de prononcer des

utopies. Nous avons toujours gardé en vue, me semble-t-il, que nous poursuivons une œuvre qui doit être accomplie par le consentement des Gouvernements et qui doit être praticable pour ces Gouvernements mêmes.

Or, je crois que jamais un Gouvernement quelconque ne permettra que sa souveraineté soit touchée ; il n'abdiquera jamais la moindre partie de cette souveraineté. Eh bien, c'est une maxime établie par le droit public que la souveraineté d'un État comporte avec elle, non seulement le droit, mais aussi le devoir d'accorder la justice dans les limites de sa compétence (juridiction). Accorder la justice, cela veut dire : protéger les lésés contre l'injustice et par suite, décider comment on répare les conséquences de cette injustice envers les lésés. Voilà un des devoirs les plus sacrés de chaque pays civilisé. Et le droit public dit encore, quant aux limites de cette compétence : que chaque État est compétent pour accorder et exercer cette justice dans le sens que j'indique 1° à ses juges, par le monde entier, autant qu'il le peut ; 2° contre tous ceux qui se rendent coupables d'injustice dans les limites de son territoire et 3° relativement à toutes les propriétés qui se trouvent dans ces limites. Voilà le droit, et conséquemment le devoir, qui est conféré à la souveraineté de chaque État.

Et le droit moderne continue à dire qu'il ne faut pas faire de différence entre les étrangers et les propres sujets en matière de droit privé. Donc, accorder la même justice aux étrangers qu'aux propres sujets, cela veut dire, dans la question que nous avons à discuter en ce moment, donner au demandeur à raison d'abordage, et accorder aussi au demandeur étranger, la justice, quand il s'agit de tels fait commis dans le territoire de l'État et contre les propriétaires, contre les choses ou valeurs qui se trouvent dans ce territoire. Une conséquence tout à fait logique,

me semble-t-il, résulte de cette maxime, c'est que jamais un Gouvernement ne permettra de se voir imposer l'impossibilité d'exercer cette justice, — justice non seulement lorsqu'il s'agit de questions criminelles, mais même là où il s'agit simplement de réparation de dommages. Si le délit se produit dans les eaux territoriales, à raison d'un abordage, personne ne discutera à l'État, au territoire duquel appartiennent ces eaux, de juger une question pénale et jamais l'État ne permettra qu'on lui ôte le droit et le devoir d'exercer, d'accorder la justice à des cas de délits commis dans la sphère de son territoire. Et ce qui est vrai pour le territoire où le délit se commet doit être vrai de même pour les propriétés qui se trouvent dans ce territoire. Et si c'est un sujet anglais par exemple, il a le droit de se prévaloir de la maxime qui dit que les étrangers ne doivent pas être traités d'une manière autre que les propres sujets. Aussi si un sujet non anglais, mais Français demande au Gouvernement anglais, c'est-à-dire au tribunal anglais qui est seulement l'organe de l'État, de lui accorder justice à raison d'un délit qui a été commis sur la Tamise, l'État anglais ne pourra pas se soustraire à ce devoir ; il ne pourra sacrifier son droit et ne pourra donc se soustraire à son droit correspondant.

Voilà ce qui me semble être concluant contre tous les arguments qui ont été produits contre la compétence du lieu de l'abordage et du tribunal du lieu de la saisie.

Encore un mot au sujet de la proposition de M. Lyon-Caen qui, je comprends, est aussi un sujet de votre discussion.

La législation de chaque État doit déterminer les limites de sa compétence et le tribunal le premier saisi décide de toutes les questions qui s'y rapportent, et exclusivement.

Eh bien, et si la Chine donne une loi qui dit : nos tribunaux chinois sont compétents pour tous les abordages du

monde. Pourquoi pas ? C'est peut-être un peu exagéré comme exemple, mais la France a bien édicté une loi qui dit : nos tribunaux sont compétents pour toutes les demandes de Français contre des étrangers !

Eh bien, je suppose que la Chine dise que ses tribunaux sont compétents pour tous les abordages du monde, et le premier tribunal saisi est un tribunal chinois! Je crois que pareil système est absolument impossible.

Encore un mot contre quelques remarques de mon très honoré ami et contradicteur M. Autran. Il a dit qu'il se pourrait que le tribunal de la saisie se trouvât en Patagonie ou en Turquie ! Mais il oublie que dans l'hypothèse de l'avant-projet, il s'agit simplement des pays contractants. Il est évident qu'il faut choisir les pays qui feront cette convention : c'est, en effet, une grande confiance qu'on leur accorde, et il est évident que l'on ne contractera pas avec des États barbares, mais seulement avec les pays civilisés.

Eh bien, a encore dit M. Autran, si vous admettez la compétence du tribunal de la saisie, tous les tribunaux du monde seront compétents. Cela n'est pas vrai. On ne saisit pas des navires par tout le monde.

Et puis, a ajouté M. Autran, on aurait à porter plainte devant un tribunal composé d'horlogers et de pharmaciens qui ne savent pas distinguer entre babord et tribord. Cela se pourrait ; mais cela ne peut-il pas arriver, quelquefois, avec le tribunal du domicile du défendeur ? Donc, cela n'est pas un argument décisif. Mais il me semble que pour faire œuvre pratique, il faut toujours avoir égard en premier lieu à cette considération : Est-ce que cela sera acceptable par les Gouvernements, — et le sacrifice du tribunal de la saisie et du lieu de l'abordage ne sera jamais quelque chose que l'on pourra faire accepter par ces Gouvernements civilisés.

Translating what I have been saying, I say we want to be practical men, and to lay before the Governments drafts of a treaty which they can accept, or wich they may possibly be induced to accept; but that it can never be hoped that they will accept a proposal which involves the sacrifice of their rights and duties as Governments to accord justice within the limits of their competency and jurisdiction; rights which I say are inherent in them by the universally recognised public law. The limits are these : that a Government has a right and consequently (because the right of a Government is the duty of a Government) has the duty of protecting its own subjects throughout the world; and of affording justice (that is to say enforcing claims made against injustice, and forcing the wrong-doer to repair the injustice that has been done) on account of all the wrongs that have been committed within the boundaries of the State, and against all property that is found within those boundaries. Therefore you may say it would be advisable, and it will be a great step in progress, to restrict the number of competent tribunals; and I am quite of your opinion. But it would be idle to say there is only one competent tribunal. If you were to propose such a utopian idea to a civilised Government, such as the British or the French, or the German Government, or to any of the Governments who are represented here at this meeting, as to say : « We think you ought to renounce the right and duty of protecting your own subjects and foreigners within your gates, who according to public law now are in the same condition as proper subjects of the realm; we ask you to renounce the right of giving them justice against injustice and wrong committed within the boundaries of your State, and of enforcing those rights against the properties that are within the boundaries of your State » — any Government before whom you laid this proposal would say « That would be a partial abdication of our sovereignty, and we never can admit it. » And therefore although ideal, the thing is utopian and not practical, and because what we have to do is a practical work, and not the realisation of a utopian idea, I think we must reject the proposal of the French Committee and must adopt the draft treaty as it stands.

M. AUTRAN. (Marseille). Je crois que vos opinions sont à peu près éclairées sur cette question. Il me semble

qu'avant de continuer cette discussion, on pourrait voter sur la question suivante :

MOTION

« Il y a lieu de restreindre la compétence en matière d'abordage quant au fond, au seul juge du domicile du défendeur ou du lieu d'enregistrement du navire. »

Somme toute, c'est là la question primordiale.

M. le Duc Mirelli. (Bénévent). Comme vous le voyez, MM., nous sommes d'accord avec M. Autran sur la compétence du juge du domicile du défendeur ; mais nous sommes en désaccord avec lui sur ce qui concerne le lieu de l'abordage. Nous ajouterons, pour ce que viennent de dire les orateurs précédents et notamment M. Sieveking, au point de vue politique : Nous discutons ici simplement dans le but de supprimer toutes différences entre les jugements rendus sur les mêmes faits. Mais vous savez très bien que dans toutes les législations, l'abordage est traité un peu durement, surtout chez nous. Si donc un jugement pénal doit être traité sur le même pied qu'un jugement civil, vous rencontrerez toujours des contrariétés de jugements. Si vous devez éliminer la compétence du tribunal du lieu de l'abordage pour un abordage qui s'est produit dans les eaux territoriales, vous ne pourrez jamais éviter la différence de jugements, puisque le capitaine s'il a commis une faute grave, pourra être condamné à quelques années de travaux forcés, tandis que d'autre part, le tribunal du domicile du défendeur pourra statuer sur les fautes commises au point de vue de la responsabilité civile.

C'est pour cela que je propose à l'assemblée d'adopter l'art. I, comme il a été formulé par l'Association italienne.

M. FRANCK. (Anvers). Donc vous rejetez la proposition formulée par M. Autran.

M. JACQ. LANGLOIS. (Anvers). MM., il y a si longtemps que je demande la parole et on a entendu tant de belles choses depuis lors, que réellement je me demande si ce n'est pas une témérité de ma part de prendre la parole. Il y a quelques instants, ce bon docteur M. Govare s'occupait des malades, qui, comme moi, demandent d'unifier simplement ce qui existe, en élaguant ce que nous croyons mauvais.

Or, si tout était vrai, tout ce que j'ai entendu à cette tribune, alors la procédure en matière d'abordage doit être une procédure presque grotesque, quelque chose qui n'a pas le sens commun.

Je m'occupe énormément de procès d'abordage, — et je dois vous dire que je n'ai jamais rencontré toutes les choses que j'ai entendu raconter. Pour moi donc, s'il s'agissait de dire avec mes amis français qu'il n'y aura de compétent que le tribunal du domicile du défendeur, je répondrais tout simplement : non ! laissez-moi avec les maux dont je suis atteint, plutôt que cela. Mais M. Sieveking a certainement bien dit, avec toute l'autorité qui s'attache à son nom, ce que les Gouvernements feraient. Moi, je vous dirai donc ce que *je* ferais.

Vous avez nommé une commission, non pas pour couper, mais pour unifier. Cette commission s'est donnée énormément de mal ; elle a examiné consciencieusement les questions qui lui ont été soumises. Elle a ensuite formulé une proposition *a*, *b*, *c*, *d*, et de ces quatre propositions, deux ont trouvé grâce On veut bien admettre la compétence du tribunal du défendeur.

Mais, quant au demandeur, est-ce que vous y avez pensé. Car il y a toujours deux demandeurs.

A côté de cette question, il y en a encore une autre et celle-là est excessivement sérieuse. C'est la prescription. Nous sommes en matière d'abordage. Moi, j'ai le code Napoléon ; j'ai vingt-quatre heures pour protester et je dois introduire mon action endéans le mois. Qui a donc la chance d'être le défendeur ? Celui qui se trouve le plus loin.

Je trouve que ce que nous avons jusqu'à présent n'est pas si mauvais et en cas d'abordage dans des eaux territoriales, il existe peut-être bien dans ces eaux territoriales des règles qu'on interprêtera infiniment mieux sur les lieux qu'à un port situé bien loin de là.

Voilà pour le tribunal du lieu de l'abordage.

Quant au tribunal du lieu de la saisie, pourquoi m'enlever le droit de poursuivre mon débiteur là où je le tiens, là où j'ai sa propriété entre les mains pour l'exécuter. Il n'est pas même dit que si je m'en vais introduire mon action chez lui, j'y trouve encore autant que la valeur du navire que je tiens.

Je crois que ces modestes considérations méritent aussi un peu d'attention et je crois que la proposition qui est formulée dans l'avant-projet n'est pas si mauvaise.

Quant à moi, je la voterai des deux mains.

M. Réné Verneaux. (Paris). MM. Je suis partisan des arguments développés par M. Autran. Je voudrais répondre aux quelques observations faites notamment par M. Franck, qui suppose une puissante Compagnie ayant son siège dans une petite localité de l'intérieur et obligeant les demandeurs à venir la poursuivre dans cette petite ville. Mais il a sans doute oublié que l'avant-projet parle du domicile commercial. A mon avis, l'hypothèse de M. Franck ne pourrait donc se réaliser. J'estime quant à moi que le projet de M. Autran est excellent à tous égards

et je pense qu'avec quelques petites additions, on pourrait le rendre parfait.

Qu'il me soit permis d'ajouter quelques mots encore au sujet de l'argument démocratique, qui a été soulevé par M. Galibourg. J'avoue que cet argument m'a frappé. Mais il est aisé de remédier à l'inconvénient que M. Galibourg nous a signalé : c'est de dire que les règles contenues dans notre projet de traité ne s'appliquent pas aux navires ayant un tonnage inférieur à 300 tonnes.

On a opposé au système de l'Association française qu'il n'empêcherait pas des décisions contraires. Vous admettez qu'on puisse saisir le navire et le forcer à donner caution dans le port de la saisie, et vous voulez accepter la compétence du tribunal du port de refuge. Mais on pourrait dire que la main-levée pourrait être donnée à charge de donner une caution qui serait affectée à l'exécution de la décision définitive qui serait rendue sur la première demande introduite devant l'un des tribuuaux compétents en vertu de l'article I. De cette façon, vous auriez une affectation de la caution qui empêcherait cette contrariété de décisions que l'on redoute dans le système qui a été proposé par M. Clunet à Hambourg et repris ici par M. Autran.

En définitive, je vous demande de vous arrêter au projet de l'Association française en vous réservant la faculté de revenir sur certains points de détail.

M. Autran vous a lu une motion. Mais la question me semble un peu trop précisée. La Conférence admet-elle le principe de la distinction entre la compétence pour le fond et celle pour les mesures conservatoires ?

M. F. C. Autran. (Marseille). Je crois que la motion que j'ai déposée est quelque peu différente de ce que pense M. Verneaux. Là où je demande à la Conférence de se



prononcer sur la question de savoir si nous n'aurons qu'un tribunal sur le fond, il est bien certain que la question de la compétence pour les mesures provisoires demeure libre. Par conséquent, il me semble qu'il n'y a pas de malentendu possible. Tout ce que je vous prie, Messieurs, de bien vouloir trancher pour le moment, c'est de savoir si vous admettez l'unité ou bien la pluralité des jugements sur le fond.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). A la demande de M. le Président, je vais lire la proposition de M. Autran :

« Y A-T-IL LIEU DE RESTREINDRE LA COMPÉTENCE EN MATIÈRE D'ABORDAGE QUANT AU FOND, AU SEUL JUGE DU DOMICILE DU DÉFENDEUR ET DU LIEU D'ENREGISTREMENT DU NAVIRE ? »

Et en Anglais :

« OUGHT JURISDICTION IN COLLISION MATTERS TO BE RESTRICTED, AS TO THE MERITS OF THE CASE, TO THE JUDGE OF THE DOMICILE OF THE DEFENDANT AND TO THE JUDGE OF THE PORT OF REGISTRATION OF THE DEFENDANT VESSEL ? »

VOTE

Allemagne : *Non* à l'unanimité ;
Autriche : Id.
Belgique : *Non* par 5 voix contre 1 ;
Danemark : *Non* à l'unanimité ;
France : *Oui* par 6 voix contre 4 ;
Grande-Bretagne : *Non* à l'unanimité ;
Hongrie, Italie, Japon, Norvège et Suède : *Non* à l'unanimité ;
Pays-Bas : *Non* par 11 voix contre 1.

M. RAHUSEN. (Président). La réponse est donc négative.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Permettez-moi de faire une simple observation. Il y a dans les rapports diverses critiques sur la rédaction de l'avant-projet. Je crois qu'une assemblée comme celle-ci ne peut pas trancher ces questions en détail, parmi lesquelles, je me hâte de le dire, beaucoup sont fondées. Je proposerais donc à la Conférence de laisser ce soin au Bureau Permanent qui tiendra note des diverses remarques exprimées ici. Cela donnera en même temps satisfaction aux désirs de nos amis anglais qui ont fait remarquer que dans le texte anglais, il y aurait quelques modifications de rédaction à apporter.

(*Adhésion*).

I was just saying that as to matters of drafting all observations made would be referred to the Bureau — it being understood that only the principle is being voted upon, and we shall take notice of that. So that in the vote on the various items of Article I, if there is an amendment in principle when we come to that part the amendment should be moved.

M. RAHUSEN. Président). Permettez-moi de vous lire l'article I.

ARTICLE I.

L'action du chef d'un abordage pourra être intentée exclusivement, au choix du demandeur :

a) devant le tribunal du *domicile* personnel ou commercial du propriétaire de navire défendeur.

The action founded on collision can be brought exclusively at the option of the plaintiff :

a) Before the tribunal of the domicile, personal or commercial of the owner of the defendant ship.

Dans les cas où le défendeur est une société, l'action pourra être formée devant le tribunal *du siége social* de la société.

b) devant le tribunal du *lieu de l'abordage*, quand ce dernier s'est produit dans les eaux territoriales, appartenant aux états contractants.

c) devant le tribunal du *port* où le navire du défendeur est *enregistré*.

d) devant le tribunal du lieu où le navire du défendeur a été *saisi*, même dans les cas où, avant l'assignation, la saisie aurait été levée et remplacée par une caution.

In the case where the defendant is a company, the action can be brought before the tribunal of the *place of business* of the company.

b) Before the tribunal of the *place of collision* when the collision has taken place in territorial waters appertaining to the contracting States.

c) Before the tribunal of the *port* where the ship of the defendant is *registered*.

d) Before the tribunal of the place where the ship of the defendant has been *seized* even in the case where before the service of summons the seized property has been freed from arrest and replaced by bail.

M. Louis Franck. (Antwerp). Our French friends have made the following observations which appear practical : You will see that there are three paragraphs at the beginning of Article I ; the first stating that the jurisdiction given to the Courts in actions founded on collision can be brought *a*) « Before the domicile of the Defendant ship ». They do not object to that, but then comes the paragraph saying that in the case where the Defendant is a Company the action can be brought at the place of business of the Company. Now I must observe that in French the words are « le siége social », which means the seat of the Society

as determined by the Articles of Association of the Company, which is quite different from the English words « place of business ». Therefore our French friends say, let us leave out this paragraph, so that it will be the general rule that everyone may be sued at his domicile ; and it will be for the Judge to say where the Compagny has its domicile. It must say I think that is quite right.

N. F. SIEVEKING. (Hamburg). May I call attention to the rule which you have proclaimed, that each amendment should be brought before you in writing. I think that is a rule which ought now to be enforced, because this subject is too important to be dealt with in any other way ; and we are now being surprised by these amendments which are suddenly coming in.

Permettez-moi de référer aux règles que vous avez proclamées lors de l'ouverture de cette Conférence : que chaque amendement, pour pouvoir être discuté, doit être écrit et déposé devant le Bureau. C'est une règle qui doit être suivie avec rigueur. Le sujet est beaucoup trop important ; chaque mot, chaque ligne a une importance trop considérable, et si l'on veut réfléchir sérieusement aux questions qui se présentent, il faut avoir le texte des amendements sous les yeux. Il faut qu'une discussion claire ait lieu, on pourra alors voter en connaissance de cause.

(*La discussion est remise à vendredi matin, à 9 heures.*)
(*Ajourned to Friday morning, 9 a. m.*)

SÉANCE DU VENDREDI, 16 SEPTEMBRE 1904
SITTING OF FRIDAY, 16th SEPTEMBER 1904

Compétence en matière d'Abordage
Jurisdiction in Collision Cases

LA SÉANCE EST OUVERTE A 9 HEURES DU MATIN.

SITTING OPENED AT 9. A. M.

Présidence de M. Rahusen

Mr. Rahusen in the chair

M. RAHUSEN (président). MM. Nous allons continuer nos travaux.

Avant de reprendre la discussion, permettez-moi de vous dire que nous avons reçu des lettres de différents membres qui n'ont pu être présents ici, notamment de Lord Alverstone, de Sir Walter Phillimore, de Sir John Glover, de Sir John Gray Hill, M. le Dr. Christophersen, qui nous écrivent combien ils regrettent de ne pouvoir venir et combien ils sont de cœur avec nous.

M. RAHUSEN. (Fiume). MM. Nous allons continuer la discussion et nous allons ensuite procéder au vote. Je prierais les orateurs de s'en tenir exactement au point en discussion.

M. BENYOVITS. (Fiume). L'avant-projet stipule que l'action du chef d'un abordage pourra être intentée exclusivement devant le tribunal du domicile personnel ou commercial du défendeur. Cela est fort bien. Mais il peut parfaitement arriver que le navire appartienne à plusieurs propriétaires, qui ne sont pas de la même nationalité

mais habitent différentes places. Dans pareil cas, quel tribunal sera compétent ?

Naturellement, un co-propriétaire a ordinairement un procureur-général, ou un armateur ; dans ce cas, je crois que pourra être compétent le tribunal de la place ou demeure ce procureur-général, ou cet armateur. Mais quand il n'y a pas d'armateur ou de procureur ? Alors, dit-on de nouveau, il y a des dispositions légales qui disent que la majorité décide toujours dans les affaires et que c'est le domicile de la majorité que déterminera encore ici le tribunal compétent. — Mais s'il n'était pas possible de trouver un lieu de domicile de la majorité, alors la difficulté me semble réellement grande, et je pense donc que l'on ferait bien mieux de dire que serait compétent le tribunal du lieu de l'enregistrement du navire.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK)

We are discussing Article 1*a*. M. Benyovits was calling the attention of the Meeting to this fact : that there may be several owners of one vessel who would not form a Company, or a Society, and then he asked where the action ought to be brought.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). I may perhaps just explain to him that in my mind this point might be considered as one of the minor questions which should be left to the National Law, according to the general principles of that Law. There are some Countries where if you have several Defendants you have the choice of bringing your action either before one Court or another, and there are other Countries which have only one Court — for instance in England it is the Admiralty Court, and there it does not matter whether there are several Defendants having residence in various parts of the Country ; you have always to go to London. So that I do not think you can, in an

International Agreement, enter into details of that sort. That question of Co-Defendants is a general question of procedure to be ruled in each Country according to the general Law, and we cannot decide upon that here.

M. Benyovits m'a fait une objection : qu'arrivera-t-il, dit-il, s'il y a plusieurs défendeurs ?

J'estime que c'est un point à laisser aux législations nationales.

Pour vous donner un exemple : en France, en Belgique, s'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur a le choix des tribunaux ; mais en Angleterre, la question ne peut pas se présenter parce qu'il n'y a qu'une Cour qui est compétente, la Cour d'Amirauté. La question ne relève donc pas du droit international. Elle ne se pose que dans certains pays ; chacun de ceux-ci la résoudra d'après sa loi.

M. Rahusen (président). Y a-t-il encore un membre qui demande la parole sur le paragraphe *a ?*

M. Ant. Vio. (Fiume). Meine Herren, Nach logischer Interpretation des Paragraphen I des Antrages sind keine andere Gerichte berechtigt zu urtheilen als diejenige welche in diesen Paragraphen verfasst sind. Nun nehmen wir jetzt an ; es gescheht eine Kollision zwischen zwei Schiffen in der Rhede von Amsterdam, und beide Schiffe sind nachher eingelaufen in Antwerpen und klagen dort.

Man würde vielleicht sagen das Antwerpener Gericht habe nicht die Pflicht zu entscheiden, aber es kann auch sein dass ein dieser Schiffen einem Belgier gehöre. Glauben Sie dass in solchen Umständen die Kompetenz jenes Gerichtes ausgeschlossen sei, oder in Streitigkeit kommen darf, wenn die Parteien es daruber einig sind ?

M. Louis Franck. (Antwerpen). Der Herr Präsident

hat mir gefragt einige Erlauterungen zu geben. In den Vertragsentwurfen behandelt man solche Fragen der Kompetenz welche zwischen den Parteien streitig sind. Die Frage des Herrn Vio können wir nicht regeln : das ist eine nationale Frage. — Es giebt Länder wo die Gerichte immer ihre Hilfe verleihen wenn diese von beiden Partien ersucht wird.

M. ANT. VIO. (Fiume). Ich bin mit der Erklärung vollkommen einverstanden. Aber Art. I sagt : *exclusivement*. Das meint doch alle andere Gerichten seien ausgeschlossen.

Ich glaubte nur es wäre gut die Frage vor derKonferenz zu bringen, damit sie entschieden werde.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Nein, die ist nicht am rechten Ort in einem internationalen Vertrage. Aber wir werden Ihre diesbezügliche Bemerkungen im *Procès-verbal* vermelden.

M. LE PRÉSIDENT. Je constate que l'assemblée est d'accord.

M. PRÉS. MARTIN. (Hambourg). Je vous propose de dire, au lieu d'*exclusivement : uniquement*. Dans le code civil allemand il y a aussi le mot « ausschliesslich » et cela donne lieu à des difficultés. Si nous gardons le terme « exclusivement », cela pourrait donner lieu à des complications et à des erreurs d'interprétation. Ne vaudrait-il donc pas mieux de dire *uniquement* ; c'est à peu près la même chose, mais puisque cette question est soulevée, je crois que peut-être ces messieurs seront contents de ceci.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Je crois que « exclusivement » ou « uniquement », c'est absolument la même chose.

M. Lyon-Caen. (Paris). Dans le programme du Comité Maritimc International, il est dit que l'action pourra être portée devant le tribunal du domicile personnel ou commercial du défendeur. Il est bon de ne pas donner cette option. Ne serait-il pas naturel de donner compétence au tribunal du domicile commercial. Il me semble que le tribunal du domicile personnel pouvant être situé à l'intérieur des terres, le tribunal qui dans ce cas serait saisi de l'affaire n'aurait pas les connaissances nécessaires pour statuer sur le litige. Je serais donc plutôt d'avis de supprimer la compétence du tribunal du domicile personnel.

M. Louis Franck. (Anvers). Il y a un grand fonds de vérité dans l'observation de M. Lyon-Caen ; mais permettez-moi d'appeler votre attention sur la considération suivante : c'est que le domicile personnel étant déterminé par des conditions juridiques et administratives, il peut être découvert plus aisément et le défendeur peut y être touché plus aisément. Quant au domicile commercial, c'est souvent plus difficile. Pour une ligne par exemple entre Marseille et Southampton on pourrait répondre : non, mon domicile est à Marseille, alors que l'on cite à Southampton, ou l'inverse. Il me semble donc préférable de maintenir le tribunal du domicile personnel. A Hambourg, c'est par la considération que je viens de faire valoir que l'on s'en est tenu à la règle de l'avant-projet.

VOTE

(*Il est procédé ensuite au vote sur cet article, qui est adopté sans autres remarques*).

(*The meeting then votes on this article, which is carried without further remarks*).

M. RAHUSEN. (Président). Nous discutons maintenant l'art. I*b*. Il s'agit du tribunal du **lieu où la collision** a eu lieu, pourvu qu'elle ait lieu dans les eaux territoriales.

ARTICLE I*b*.

b) devant le tribunal du *lieu de l'abordage*, quand ce dernier s'est produit dans les eaux territoriales, appartenant aux états contractants.

b) Before the tribunal of the place of collision when the collision has taken place in territorial waters appertaining to the contracting States.

Mr. ENGLISH HARRISON K. C. (London). As time presses I shall endeavour to be as brief as possible in moving the amendment which I have to propose. I propose to omit paragraph *b*, which is the paragraph which has just been read, the importance of which as I understand it, is this : that it is giving a right to judge the case irrespective of the fact whether the vessel can be seized, or whether good service can be done there. This matter was discussed at the Hamburgh Conference in 1902, and what was stated by the English Delegates, Mr. Gray Hill, and Mr. Carver, is to be found in the proceedings of the Hamburgh Conference of September 1902 at pages 120 & 121. It may be convenient to give the Members of the Conference those references as the substance of our contention is there set out ; and it is briefly this : That the question of jurisdiction should largely depend upon convenience, and where you have a case of, say, a French Ship, and a Belgian Ship coming into collision in the waters of, for instance, the River Plate, or of the United States, giving the United States, or the Authorities of the River Plate, jurisdiction, you would necessarily involve

the parties in the expense, and difficulty of sending the whole of their Witnesses across the Ocean. That is a difficulty, I think, of a very grave character. You would, of course, have to send the Witnesses from the ship itself, because they are the principal Witnesses in those cases, upon whose evidence the whole question invariably turns. Now the ground, as I understand, upon which it is chiefly suggested that paragraph *b* should stand, is that some small owner — for instance a smack owner, or the owner of a fishing vessel might have a collision, and being a poor man he would have a difficulty in following the rich owner of a very large vessel. That, I think, is one of the chief points that have been made in favour of the proposal in paragraph *b*. I do not myself desire to minimise, or to evade that difficulty : I think it is a difficulty, and one which has a good deal of merit on its side ; but what appears to me to be the fact, and I suggest this to the members of the Conference, is that it is on the whole a question of the balance of convenience. If you cannot have an absolutely perfect system so as to deal with every case in the most perfect way, all you can do is to approximate more or less upon a balance of convenience and inconvenience ; and I venture to suggest to the members of the Conference that on the whole it is more easy, and introduces less difficulties, to strike out paragraph *b*, and not to involve parties in the difficulties which I have pointed out. May I add this : that under the paragraphs to which no objection has been taken by the Delegates of England, namely under paragraph *a*, paragraph *c*, and paragraph *d*, you have full jurisdiction wherever you can get hold of a ship by means of an arrest, or wherever the Defendant himself is residing ; if you can get hold of the Defendant himself, or his ship, I submit to you that you have full means of obtaining a proper remedy, and that you do not

therefore add very much to the remedy which a Plaintiff has by giving the jurisdiction to a Court which is contemplated, and included in paragraph *b*. I venture to think therefore that the adoption of paragraph *b* introduces more difficulties than the leaving of it out ; in other words that you have a fairly complete remedy in *a*, *c*, *&* *d* without *b*.

This has been, I think explained in the observations of Mr. Gray Hill and Mr. Carver in 1902 ; and you will observe also that under paragraph *b* there is no limit at all put upon it : it is the mere fact of the collision taking place in the territorial waters which is to give Jurisdiction. It does not therefore limit it to the case where the vessel belongs to the Power in whose territorial waters the collision, in fact, takes place — it is not limited to that at all ; and under paragraph *b* this may take place : that a French vessel and a German vessel may get into collision in the Waters of the United States, and that a French owner whose vessel has suffered damage may sue in the Courts of the United States for the damage which he has sustained at the hands of the German. Now why should that be ? Both parties are in Europe. Why should they have the difficulties interposed of having to send the whole of their Witnesses across the Atlantic into the Courts of the United States ? I cannot myself see why that should be ; and I submit, therefore that paragraph *b* should be eliminated ; and that *a*, *c*, *&* *d*, give a full and complete remedy for all the difficulties that may arise out of a suit for collision ; and that is all I need say upon the matter, and I hope I have made fairly clear to you what our position is in reference to it.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck).

M. Harrison a expliqué à l'assemblée que les membres anglais vous proposent de ne pas donner compétence au juge du lieu de l'abordage.

Il estime que tout d'abord, il est inutile d'insérer cette disposition, car là où l'abordage a eu lieu, il sera possible de saisir le navire. Il fait observer en outre que quand un abordage a lieu par exemple, hors d'Europe, entre un navire belge et un navire français, aux Etats-Unis ou au Brésil, il est absolument inutile que l'on ait à passer l'Océan pour débattre une affaire qui pourrait mieux être tranchée en Europe. Il répond aussi à l'argument de M. Galibourg, et tout en reconnaissant qu'il est appréciable, il croit que l'on ne peut pas s'y arrêter. Les complexités de la matière ne permettent pas de considérer ce seul intérêt, ce sont les convenances générales qu'il faut envisager.

M. Louis Franck. (Antwerp). I may briefly explain to our English friends that there are two main reasons why other Nations cannot follow them as to the striking out of this paragraph : one is a reason founded on public law ; in most of the States of the Continent, collision cases are considered as having a criminal character, inasmuch as the rules of the road are enforced under the sanction of penalties ; and it is a fixed principle that wherever a criminal offence has been committed within the Territorial waters the Courts of our Countries should give a remedy to the party suffering by the wrong. That is a matter of public order about which, as President Sieveking pointed out yesterday, there is no possibility of compromise. Where those principles prevail States will never admit that while they are able to punish a Captain who has done wrong in that respect they are not to be at liberty to give a remedy to the suffering parties.

Then there is Mr. Harrison's objection that you will be able to seize the vessel within the waters of the Territory to which I answer : it has happened more than once, for instance in the Scheldt, that when a collision takes place, and one of the vessels is on her outward voyage, she not being damaged has continued her voyage without any possibility of seizing her. Should we then have had to go to the Foreign Country ? I think on the whole the Congress

will stick to the view they have already expressed at Hamburg, and I sincerely believe that if our English friends will go into the matter they will find that where there are principles of public policy concerned there is no possibility of having a change as to that. Moreover the question is not so difficult after all. If a Collision takes place in the Waters of the United States between two English vessels they are not compelled to bring the action in the States ; they may bring it in England whenever they choose to do so ; and they might do it in nearly all cases. The question is whether when one of the parties has suffered in a given State it is possible to say that he is not to have the right to ask that State to give him his remedy where the wrong was inflicted. I think it would be an error and an unjustice to say : no.

I am not sufficiently versed in the English Law as to that to know what the English Law on that subject is, but it seems to me to be a sound principle.

J'ai répondu à M. Harrison : 1° que l'abordage étant presque toujours, sur le continent, une contravention, donne lieu à une action publique et à une action civile ; nous touchons donc ici à l'ordre public ; dès lors, aucun État continental, ayant cette législation, ne peut renoncer à la compétence territoriale pour les abordages qui se passent chez lui ; 2° qu'il n'est pas toujours possible de saisir un navire qui a eu un abordage dans ces eaux territoriales : il peut être à la sortie et continuer paisiblement son voyage ; il suffit pour cela qu'il n'ait pas d'avaries.

M. LE DUC MIRELLI. (Naples). Je demande la parole, non pas pour revenir sur la question de la compétence à donner au tribunal du lieu de l'abordage ; je la retiens, c'est une question arrêtée après tout ce qui a été discuté hier.

Je veux seulement faire remarquer ce que l'Association italienne a proposé d'ajouter à cet article. La question de

la compétence se relie aux questions du droit maritime tout entier et lorsqu'il s'agit de poser la question devant le tribunal du lieu de l'abordage, il faut se rappeler que souvent le défendeur est un étranger, de manière que l'Association italienne a proposé d'ajouter que dans le cas prévu par ce paragraphe, par rapport à la responsabilité du propriétaire du navire, c'est la loi nationale de ce navire qui doit être toujours appliquée.

Cela répond à un désideratum du droit maritime.

Le vœu de l'Association italienne est donc d'ajouter que lorsqu'on donne compétence au tribunal du lieu de l'abordage, quand la collision s'est produite dans les eaux territoriales appartenant aux États contractants, les juges doivent toujours appliquer la loi personnelle du défendeur à tout ce qui se rapporte aux questions de responsabilité, à tout ce qui se rapporte à la question d'abandon du navire et du fret et à tout ce qui se rapporte aux questions de prescription.

Il est vrai que nous avons déjà arrêté quelque chose à ce sujet, mais jusqu'où cela sera-t-il accepté ? Il me semble qu'il est donc bon d'exprimer ici nos vœux pour que, quand il s'agira d'affirmer quelle est la loi qui devra régir ces matières, on sache quel est notre avis.

Je voudrais également m'expliquer sur la saisie...

M. RAHUSEN. (Président). Il n'est pas question de cela en ce moment.

M. MIRELLI. Mais je voudrais ajouter, comme ces droits se relient à cette question de compétence que je prie le bureau de tenir présent le vœu de l'Association italienne.

Dr. F. SIEVEKING. (Hamburg). I ask your permission to say a few words in support of the amendment proposed

by the English Delegates. The amendment is to this effect: that we should suppress paragraph *b;* and it is said, and I think quite correctly, that it would be sufficient to have *a c & d.* Paragraph *d* includes *b* — « The Port where the vessel of the Defendant can be seized, or arrested ». We all of us endeavour, as much as possible, to diminish the number of competent Jurisdictions : the question is : could not we omit the « Lieu d'Abordage.... dans les Eaux Territoriales » without infringing those rights of Sovereignty which I was speaking of yesterday ? I think we could do so, because if a Collision happens in Territorial Waters what Mr. Francks says is quite true : that then the Territorial Jurisdiction will be founded for the Criminal part of the Question. But as to the Civil consequences — the damages — the Courts of the Territorial Waters, or the State having rights over the Territorial Waters, as far as I can see, has no great interest in maintaining its Jurisdiction if there is no matter upon which to enforce the Jurisdiction — if the vessel, and the property, is not there which can be subjected to execution. You see the consequences would be these : if a Jurisdiction were given to a State, or to a Court, where means are not in existence of executing its Judgment, then the question would arise whether the Judgment given by the Territorial Court would be considered valid, and would be executed in another Country where there is the subject matter for execution. That is a question of execution of Foreign Judgments which is a very delicate one, and which as yet has not arrived at a stage where the civilised Nations are very much inclined to meet one-another, and to acknowledge the force of the Judgments that have been given. There are always some reservations : not only is it required that the competence of the Tribunal is established, or acknowledged, but also that the procedure is sufficient to

satisfy the Court of the State where the Execution is to take place. So that it is of no great use to have a Judgment without at the same time having the means of enforcing that Judgment. Paragraph *d* would be sufficient in most cases, because practically in most cases where a collision has taken place, one of the vessels can be seized in Territorial Waters. This question has been discussed at length already at Hamburg, and I see that there was a small majority in favour of *b*, consisting of Belgium, the Netherlands, Hungary, Italy, Japan, and Sweden ; and the question was negatived by Germany, England, The United States, and France ; so that at Hamburg opinion was divided, and a considerable minority was in favour of omitting *b*. This seems to shew that there is no question of principle, or public policy involved in *b*. It is involded in *d*, but it seems to me it is not so in *b* ; and from the point of view, which is admitted by all of us that it is very expedient to diminish the number of competent Courts, I think it would be advisable to accept the proposal of our English friends.

M. Louis Franck. (Anvers). M. le Présidsnt Sieveking a soutenu la proposition des membres anglais de rayer le paragraphe *b*. Il dit que d'après lui, comme on veut simplifier les règles de compétence, il faut avant tout diminuer le nombre des tribunaux compétents. Il ajoute que cela est facile parce que les règles admises dans l'avant-projet peuvent suffire et qu'il n'y a rien dans le droit allemand qui s'y oppose.

Au point de vue pratique, c'est une erreur de croire que vous puissiez toujours faire concourir le tribunal du lieu de la saisie et le tribunal du lieu de l'abordage. Je répète ici mon exemple : il y a un abordage dans l'Escaut, l'un des navires, l'abordeur, continue sa route, sort du fleuve

et s'en va dans un port étranger. Par conséquent, il n'est pas question de le saisir. Il part, et je vous demande si la cargaison belge ou hollandaise qui est lésée ne va pas pouvoir dans les eaux belges ou hollandaises s'adresser au juge de ces lieux. Est-il possible que si vous demandez au juge de ce lieu de vous faire justice, qu'il vous réponde : « Je ne m'en occupe pas. Il n'y a pas moyen de saisir le navire ». Mais je puis saisir un autre navire appartenant au même armateur. Il peut y avoir encore du fret à toucher ; il peut y avoir des créances au profit de ce propriétaire. Je puis les saisir et, avec un traité ou une loi de réciprocité sur l'exequatur des jugements étrangers, je puis même l'exécuter, chez lui ! C'est donc une compétence utile et nécessaire. Puis, s'il est vrai que le lieu de l'abordage est une pure question de hasard, est-ce que le lieu de la saisie n'en est pas une ? Est-ce que la compétence du tribunal local ne présente pas ce grand avantage qu'il est le seul qui ne dépend pas du choix des parties ?

Je crois que ceux qui ont admis cette base de compétence à Hambourg, doivent le faire encore aujourd'hui. Quant aux Français, s'ils ont voté autrement, ils l'ont fait non pas parce qu'ils ne voulaient pas de cette compétence, mais parce qu'ils ne voulaient pas d'autre compétence que celle de leur système. Mais alors je dis à nos amis français : puisque vous aurez à choisir, puisqu'il y aura d'autre tribunaux compétents, est-ce que vous allez voter à l'encontre de la loi que vous avez vous-mêmes en France ?

M. Rahusen (président). Nous allons passer au vote sur cet article *b*.

Que ceux qui sont d'avis de l'adopter votent « oui », ceux qui le rejettent « non ».

VOTE

ANGLETERRE, ALLEMAGNE, HONGRIE, non à l'unanimité ;
FRANCE : 3 contre 3 ;
BELGIQUE et PAYS-BAS : « oui » cinq contre un ;
AUTRICHE, ITALIE, JAPON, NORVÈGE, SUÈDE : « oui » à l'unanimité.

*(L'art. I*b *est donc accepté à la majorité).*
*(Art. I*b *is carried by a majority.)*

Mr. H. R. MILLER. (London). Mr. President and Gentlemen, after this Clause *b* has been voted upon, and has been retained in the Draft-Treaty, it is not necessary for me to go through all the various reasons why it should be maintained, or why it should be suppressed. Those have already been amply illustrated, and I do not desire to take the time of the Conference by going over the ground which has been so fully covered ; but it seems to me that the point made by Mr. English Harrison that this clause has no limit is really one of the chief objections which we have to it. Therefore I suggest that this clause should be amended by adding, at the end of it, after the words « to the Contracting States » the words « PROVIDED THE COLLISION TAKES PLACE IN THE TERRITORIAL WATERS OF THE COUNTRY WHERE THE PLAINTIFF'S SHIP IS REGISTERED ». If those words were added I think it would meet our views ; and it would also meet the views of those who are in favour of retaining the clause. With these few remarks I wish formally to move that amendment, which I will hand to you in writing.

(Traduction résumée par M. LOUIS FRANCK).

M. Miller propose, au nom de nos amis anglais, d'ajouter au paragraphe *b* tel qu'il vient d'être voté : « devant le tribunal du lieu de

l'abordage, ***pourvu que le navire demandeur ait son port d'attache dans le pays auquel ces eaux territoriales se rattachent*** »

En d'autres termes, on ferait une distinction : on établirait une compétence en cas d'abordage au profit des nationaux et non au profit des étrangers. Si vous me permettez une observation, je dois dire que la première régle que nous ayons à observer dans nos débats doit être de ne faire aucune distinction entre les nationaux et les étrangers.

Mr. LOUIS FRANCK. (Antwerp). May I just explain that I have been saying in French that the first rule is that we cannot make any distinction between Foreigners and Citizens. If we grant a certain Jurisdiction to the Citizens of a State I think we are bound not to refuse it to Foreigners.

M. RAHUSEN. (Président). J'ai quelque difficulté à mettre la proposition aux voix, puisqu'elle est contraire au principe que les étrangers sont égaux aux nationaux.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). Ce ne serait vraiment pas la peine de faire un traité international. L'article est acquis et on ne peut pas revenir sur le vote.

M. RAHUSEN. (Président). Est-ce que vous insistez pour mettre la proposition aux voix ?

Mr. H. H. MILLER. (London). After what has been said I will not insist upon my amendment, and in order to facilitate matters I am willing to withdraw it. I merely put it forward to obtain the feeling of the Conference, and as, apparently, it is against me I do not wish to press it.

M. RAHUSEN. (Président). L'amendement est donc retiré.

Nous passons donc à l'art I*c* :

ART. I*c*.

c) devant le tribunal du

c) Before the tribunal of

port où le navire du défendeur est *enregistré*.

the port where the ship of the defendant is *registered*.

(*Adopté sans observations*).
(*Carried without remarks*).

Passons donc au paragraphe *d* :

d) devant le tribunal du lieu où le navire du défendeur est saisi, même dans les cas où, avant l'assignation, la saisie aura été levée et remplacée par une caution.

d) Before the tribunal of the place where the ship of the defendant has been seized even in the case where before the service of summons the seized property has been freed from arrest and replaced by bail.

M. Lefebvre. (Alger). Il me semble que nous nous sommes inspirés jusqu'à présent de considérations d'ordre très général qui peuvent nous amener d'une façon bien plus certaine à déterminer quels sont les tribunaux auxquels nous devons accorder compétence. C'est ainsi que nous avons accordé compétence au tribunal qui, à raison des événements même, est le mieux situé pour juger la cause. Or, le fait d'attribuer compétence au tribunal du lieu de la saisie du navire ne me paraît pas rentrer dans les préoccupations qui nous ont guidés. En effet, le lieu de la saisie du navire peut dépendre beaucoup de la volonté de la partie saisissante. Je crois qu'il serait préférable d'écarter du nombre des tribunaux compétents celui du lieu de la saisie et de le remplacer par le tribunal du lieu de la première relâche qui sera, dans la plupart des cas, un port où le navire sera obligé de se réfugier pour faire des réparations. Par conséquent, ce sera encore le lieu le plus rapproché de celui où l'abordage se sera produit.

Je vous propose donc tout simplement de remplacer le

paragraphe *d* par : « LE TRIBUNAL DU PREMIER PORT DE RELACHE OU LE NAVIRE S'EST RÉFUGIÉ APRÈS L'ABORDAGE. »

M. LE DUC MIRELLI. (Naples). Nous avons aussi demandé la suppression du paragraphe *d* de l'article premier.

Outre les tribunaux compétents désignés dans notre code civil, le code de commerce admet la compétence, pour les affaires d'abordage, du port de la première relâche ou du tribunal du domicile commercial du navire défendeur, de manière que l'on puisse poser devant ces deux tribunaux les questions d'abordage.

Mais comme le disait bien M. Autran, lorsqu'il s'agit de poser les questions du fond, il faut fermer les portes ; mais lorsqu'il ne s'agit que de mesures provisoires, il faut les ouvrir ; nous avons proposé d'écarter la lettre *d* par cette autre considération, c'est que le tribunal de la saisie est bien autre chose que le tribunal du lieu de l'abordage. A ce dernier, vous avez en présence toutes les preuves, vous pouvez facilement procéder aux expertises ; quand le cas est encore tout récent, le juge peut se rendre facilement un compte exact de tout ce qui s'est passé, pour ainsi dire, sous ses yeux. Mais quant au lieu de la saisie, il peut quelquefois être bien éloigné du lieu de l'abordage ; il se peut que le lieu de la saisie soit en Amérique, alors que le lieu de l'abordage est en Italie, en France, ou en Belgique, et dans ce cas, toutes expertises, toutes auditions de témoins, il faut les faire devant des juges qui ne connaissent pas la langue des parties en cause ou qui ne connaissent des faits qu'à travers une traduction quelquefois informe. Je demande donc la suppression de cette compétence.

Je me permettrai de rappeler que dans notre siècle et sur la terre de Hugo Grotius, nous autres fils d'Albéric

Gentile, ne pouvons pas admettre que l'on reconnaisse quelque chose qui sente la féodalité, qui rappelle le droit de la force contre la force du droit.

M. RAHUSEN. (Président). Nous mettrons le paragraphe *d* aux voix.

M. ANT. VIO. (Fiume). Ich begreife sehr wohl dass die Kompetenz mehrerer Gerichten viele Gegner hat; wenn wir aber die unbeschränkte Zuständigkeit eines Gerichtes annehmen, bleiben doch auch die Schwierigkeiten Nach meiner Ansicht sollen wir den Gerichtstand des Arrestes nicht ausschliessen, denn nur durch diesen Arrest wird es dem Gläubiger möglich seine Rechte geltend zu machen. Ich glaube aber auch dass dieser Gerichtestand beschränkt werden soll.

Meine Meinung ist dass, falls der Beklagte am Thatorte freiwillig Sicherheit leistet, es dem Anklager nicht gestattet sei seine Rechte an einem anderen Orte geltend zu machen. Also wird es dem Gläubiger nicht möglich sein willkürlich gegen den Beklagten aufzutreten.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Das steht in Nr. 4.

M. ANT. VIO. (Fiume). Ich meine wenn der Beklagte also genügende Sicherheit geleistet hat, in solchem Falle wird der Klager seine Klage nur am Orte, oder beim Gerichte des Domizils des Beklagten, oder beim Registerhafen einbringen können. Das scheint mir aber mit dem Vertragsentwurf nicht übereinzustimmen, denn der Entwurf sagt nur dass der Klager, wenn er bereits bei einem dieser Gerichte klagte, nicht vor einem anderen Gerichte klagen darf.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK)

M. Vio propose de décider que si le défendeur dans un abordage fournit caution au lieu de l'abordage même ou bien à son domicile, le demandeur sera obligé d'introduire son action devant le tribunal du lieu de l'abordage ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

Je crois, MM., que cette proposition doit venir après que nous aurons voté sur l'article I, car c'est une espèce de faculté qui donnerait au défendeur le droit de restreindre les dispositions de l'article I.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK.)

Mr. Dr. Antoine Viò says the Defendant should have the right of giving bail either at his domicile, or at the place where the collision has happened ; and that then all actions should be brought against him there, where he has given bail. As to that I only remark, without giving any opinion upon the merits of it, that we should first vote upon article I, and then see if we are going to give the option of taking all the remedies of article I away when the Defendant gives bail at the place which he shall choose.

VOTE

Votent : *Oui.*

A l'unanimité : L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE, LA BELGIQUE, LE DANEMARK, L'ANGLETERRE, LA HONGRIE, LE JAPON, LA NORWÈGE, LES PAYS-BAS.

Votent : *Non.*

L'ITALIE, à l'unanimité ;

LA FRANCE, par 6 voix contre 2.

L'article Id *est en conséquence adopté.*
(*Art.* Id *is carried.*)

M. RAHUSEN. (Président). Vient maintenant, en ordre logique, l'amendement de la Belgique.

M. JACQ. LANGLOIS. (Anvers). Je crois que l'amendement de la Belgique s'explique facilement. Il est évident que si vous donnez compétence au tribunal du lieu de la saisie, il faut que cette saisie suive le plus près possible l'événement qui y donne lieu. Il ne faut pas qu'elle puisse devenir un instrument entre les mains des plaideurs pour rendre tel ou tel tribunal compétent. Voilà l'idée qui nous a guidés et je crois que l'article I étant voté, l'amendement doit être voté également.

M. RAHUSEN. (Président). Je donne lecture de l'amendement :

« *Pour autant que la saisie ait été pratiquée avant la fin du voyage au cours duquel l'événement s'est produit.* »

Mr. H. R. MILLER. (London). As regards this amendment which has been moved by Mr. Langlois I venture to think with great deference to him that there is no necessity for it ; because this is really a question of procedure, or of Municipal Law. Each Country, it seems to me, limits the time within which actions can be brought, and within which an arrest can be made. If, for example, a vessel were to remain away from an English Port for a long time, you could not arrest her — you would have no remedy of that sort ; but each Country limits the time according to its own ideas, it seems to me that it is entirely a question of procedure, and has nothing to do with the principle of the thing at all. We ought to leave the thing as it is, and let each Country fix the limit within which the arrest can be made.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK.)

M. Miller a fait observer que c'est une question de prescription, laquelle se rattache au fond du droit et qu'il ne faut pas à cet égard une disposition spéciale dans un traité sur la compétence

M. F. SIEVEKING. (Hambourg). Je dois ajouter, à ce que M. Miller a dit, qu'il semble inutile, au point de vue international, d'avoir une telle limitation. Mais je pense même que c'est tout à fait impossible. Figurez-vous donc un *Regular Trader* un bateau qui voyage entre Hambourg et Newcastle pour les houilles. A la sortie de Hambourg commence le voyage et il finit à Newcastle. Or, à la sortie de Hambourg, il cause un abordage sur l'Elbe, mais il continue son voyage et arrive à Newcastle. On ne pourra donc le saisir qu'à son retour à Hambourg. Mais comme le voyage pendant lequel l'abordage s'est produit, est terminé, la saisie et la compétence à raison de cette saisie seraient exclues par suite de cet amendement.

I have been saying that in my opinion it is quite impossible to limit the time for arresting a vessel in such a way as is suggested. Take a steamer leaving the Port of Hamburg for Newcastle, and taking in coals at Newcastle, and bringing them back to Hamburg, On the way out a collision takes place on the River Elbe. The coaling steamer is not damaged, but continues her voyage, and the voyage is terminated at Newcastle, or at somewhere else, and it is only when she comes back to Hamburg, after the termination of the voyage, that she can be seized. Now this would exclude the possibility of an arrest after her return, which seems to me to be quite impossible.

M. BENYOVITS. (Fiume). Je crois qu'il est bien difficile de limiter les termes du droit de saisie, et je crois que pour la prescription du droit de saisie, il faut laisser cela à la loi nationale de chaque nation.

VOTE SUR L'AMENDEMENT DE M. LANGLOIS

Votent : *Non* à l'unanimité :

Tous les pays, sauf la Norvège et l'Italie, qui s'abstiennent et la Belgique, qui vote *non* par 3 voix contre 2.

M. Lefebvre. (Alger). Je déclare retirer mon amendement.

M. Louis Franck. (Anvers) Vient maintenant l'amendement de M. Vio.

Je regrette bien de ne pouvoir m'y rallier. Il me semble qu'en restreignant le nombre des tribunaux compétents nous ne faisons tort à personne. Mais décider maintenant que le défendeur aura le droit de dire : vous viendrez toujours chez moi si je vous donne caution, cela est dire indirectement le contraire de ce que nous avons décidé jusqu'ici.

Je ne vois pas pourquoi, si j'ai le droit d'arrêter un navire dans la Tamise, le propriétaire pourrait en me donnant caution en Grèce, m'obliger à y aller plaider mon procès. Je ne veux dire aucun mal de la Grèce, que je cite au hasard — mais enfin, il peut ne pas me plaire d'y aller plaider.

Mr. Vio's proposition amounts to this : « The rules which you have fixed are all very well, but then I am nevertheless going to give to the defending owner the right of escaping from those Rules in this way : that he will be able to say: True, my vessel is arrested in the Thames, but I am living in Greece, and I am prepared to give bail in Greece, you will have to come to Greece in order to sue me. » I say that is taking away with one hand what you have given with the other, and that we cannot act upon any such principle. In saying that, of course, I am only expressing my own opinion.

M. Vio. (Fiume). Je crois que M. Franck ne m'a pas compris. Je n'ai pas voulu dire : vous devez venir ; je dis que si le défendeur donne une caution au lieu de l'abordage, alors le demandeur doit intenter son action au lieu de l'abordage ou au domicile du défendeur.

VOTE

Sur l'amendement de M. Vio qui est rejeté à l'unanimité par tous les pays, sauf la Hongrie qui répond oui par trois voix contre 1.

(*The amendment of Mr. Vio is rejected unanimously by all countries except Hungary, voting affirmatively, 3 against 1.*)

M. RAHUSEN. (Président). Nous entamons la discussion sur l'art. 2.

ARTICLE II.

Le tribunal, compétent pour connaître de l'action principale, sera également compétent pour statuer sur la *demande reconventionnelle*, dirigée par le défendeur contre le demandeur du chef du même abordage.

The tribunal competent to take cognizance of the principal action, shall be equally competent to determine the counterclaim brought by the defendant against the plaintiff by reason of the same collision.

M. LYON-CAEN. (Paris). Il me semble que c'est le moment de poser une question très grave et très importante. Nous avons déterminé quels seront les tribunaux compétents, et nous avons admis que ces tribunaux seraient très nombreux ; nous avons à peu près consacré le système adopté par les lois qui donnent compétence au plus grand nombre de tribunaux. Ceci étant décidé, je passe à une autre question, peut-être plus grave.

Comme on le disait hier, un abordage peut donner lieu à un grand nombre de demandes, parce qu'il y a souvent un grand nombre de personnes lésées. Est-ce que chacune des personnes lésées va pouvoir porter son action devant un tribunal différent de telle façon qu'à raison d'un même abordage, il y aura peut-être deux ou trois tribunaux

appartenant à des pays différents qui seront saisis de l'affaire, et pourront rendre des décisions en sens contraire ?

Si nous admettons que chaque intéressé, chaque personne lésée, pourra, à sa guise, choisir entre les différents tribunaux, que nous venons de déclarer compétents, il me semble que nous n'avons rien fait du tout, parce que les inconvénients signalés comme se présentant aujourd'hui pourront toujours se reproduire. Il me semble donc que nous devons arriver, en cette matière, à une sorte de concentration.

Il faut laisser le choix, c'est décidé, aux personnes intéressées, entre les différents tribunaux indiqués, mais il faut dire qu'une fois qu'il y aura un tribunal saisi, par qui que ce soit, ce tribunal seul pourra être saisi par tous les autres intéressés dans le même abordage. Je le répète, si nous ne faisons pas cela, nous n'aurons rien fait du tout.

Aussi, sans vouloir développer trop longuement ma pensée, voici la proposition que je vous soumets et qui du reste selon moi, se trouve déjà consacrée partiellement par le projet du Comité Maritime, mais je trouve que le Comité Maritime n'a pas été assez loin. Ma proposition c'est que nous votions une disposition qui serait, sauf rédaction, ainsi conçue :

« LE TRIBUNAL QUI AURA ÉTÉ LE PREMIER SAISI D'UNE » DEMANDE A RAISON D'UN ABORDAGE, SERA EXCLUSIVE- » MENT COMPÉTENT POUR CONNAÎTRE 1°) DES DEMANDES » RECONVENTIONNELLES, 2°) DES DEMANDES EN GARANTIE » (cela a été proposé par nos collègues italiens) 3°) DE » TOUTE AUTRE DEMANDE RELATIVE AU MÊME ABORDAGE ».

Voilà ma proposition. Elle est d'une très grande importance. Elle consiste à laisser aux personnes intéressées le choix du tribunal devant lequel elles veulent introduire leur action, mais une fois ce choix fait, toutes autres

demandes relatives au même abordage devront être portées devant le même tribunal. Si nous ne nous arrêtons pas à un système de concentration de ce genre, je me demande à quoi aura servi tout notre travail.

M. F. C. AUTRAN. (Marseille). J'ai le regret de ne pas partager la manière de voir de l'orateur. Je vous ai exposé si longuement tous les inconvénients qui résultent de la pluralité des tribunaux compétents que je n'y reviendrai pas. Ensuite, la solution que préconise notre collègue présente des inconvénients tellement graves que vous les avez déjà aperçus vous-mêmes.

Vous avez décidé que tous les tribunaux du monde étaient compétents, puisqu'on peut saisir partout les navires. Je m'incline devant votre décision sans mauvaise humeur ; mais au moins laissez-nous les avantages de cette situation que je considère comme mauvaise. Et pourquoi donc imposer à des gens la juridiction choisie par un plaideur plus diligent que nous ? Somme toute, chacun est libre de faire valoir ses droits comme il l'entend et là où il l'entend. Je rappelle mon exemple du passager ayant perdu sa malle d'une valeur de 25 francs. Va-t-il obliger tout le monde à lui emboîter le pas, tout simplement parce qu'il a été le plus diligent. Dites plutôt que tous devront porter leur action devant le tribunal devant lequel les armateurs auront porté leur action. Mais ne dites pas que seul le tribunal le premier saisi sera compétent.

J'insiste pour que la Conférence se prononce sur ce point.

(*Traduction résumée par* M. ALFR. SIEVEKING.)

Mr. Lyon-Caen made the following proposal : he says when we adopted the first Article of the Draft Ireaty as it stands there would be no end to the contradictory Judgments which might arise under it ; because every one of the parties could choose any one of the

Courts there named. Therefore, he said, the only possible thing to avoid this inconvenience would be to make the first Court chosen by any one of the parties competent for all claims connected with the collision : that is to say all other parties would be forced to bring heir claims before the Court which was first seized of the matter. Mr. Autran opposed this proposal because he said it would lead to very great inconvenience and he did not see why a party should be forced by another party to bring his action before the particular Court that the other party has chosen.

M. LYON-CAEN. (Paris). Si l'on passe au vote, — et il me paraît impossible qu'on n'y passe pas, parce que dans ma proposition, il y a une disposition qui se trouve déjà dans le projet italien, — je demanderais qu'on veuille bien diviser ma proposition, c'est-à-dire que M. le Président veuille poser la question si toutes les demandes reconventionnelles devront être portées devant le premier juge saisi et ensuite si tous les appels en garantie et toutes autres demandes devront être portés de même devant ce même tribunal, car enfin, les arguments de M. Autran se rapportent surtout à la seconde partie de ma proposition.

M. LE DUC MIRELLI. (Naples). L'Association italienne vient de proposer l'article 2 comme suit :

« LE TRIBUNAL COMPÉTENT POUR CONNAÎTRE DE L'ACTION PRINCIPALE, SERA ÉGALEMENT COMPÉTENT POUR STATUER SUR LES DEMANDES RECONVENTIONNELLES DIRIGÉES PAR LE DÉFENDEUR CONTRE LE DEMANDEUR ET MÊME SUR LES DEMANDES EN GARANTIE EN ÉTAT D'ÊTRE JUGÉES EN MÊME TEMPS ».

Si l'Association italienne a proposé de rédiger ainsi l'art. 2, c'est pour gagner du terrain petit à petit. Cela concorde avec ce que vient de dire M. Lyon-Caen et cela concorde surtout avec nos principes. Si nous voulons éviter des jugements contradictoires en matière d'abordage, il faut qu'une fois une demande introduite devant un

tribunal, toutes les autres demandes se rapportant à ce procès soient soumises au même juge.

M. Autran a dit que si une partie, même dont l'intérêt est modeste, est la plus diligente, tous les autres intéressés devront lui emboiter le pas. Mais il se rappellera le proverbe qui est souvent en vigueur : diligentibus....

M. F. SIEVEKING. (Hambourg). MM. On peut résumer l'amendement de M. Lyon-Caen par ces mots : « Le premier venu statue sur la compétence pour toutes les parties ».

Le but de M. Lyon-Caen est évidemment de simplifier mais quoique, à première vue, il puisse paraître excellent, le moyen est trop radical et inadmissible, parce que l'effet de cet amendement serait d'obliger les nombreuses parties intéressées à se soumettre à son choix, ce à quoi il n'aurait cependant aucun droit, ni par l'équité, ni par la justice, ni par la raison. Cela doit être dit, non seulement de l'amendement, en ce qui concerne la seconde partie mais aussi du N° 1. Le tribunal qui aura été le premier saisi d'une demande à raison d'un abordage, sera exclusivement compétent pour connaître des demandes reconventionnelles.

L'article 2 proposé par l'avant-projet de traité admet la juridiction du tribunal saisi par le demandeur, pour la reconvention, mais il ne force point le défendeur à porter sa demande reconventionnelle devant ce même tribunal ; c'est à raison des mêmes principes d'équité et de justice qu'on ne peut forcer une partie à renoncer à des tribunaux qui sont déclarés compétents et qu'il trouve dans son intérêt de saisir de sa demande, pour le simple fait que son adversaire a fait un autre choix parmi les tribunaux compétents.

Je donnerais ainsi à l'appréciation du premier venu la supériorité contre la raison et contre l'équité ; et cette

appréciation s'applique pour toutes les parties de l'amendement de M. Lyon-Caen. C'est pour cette raison que je pense qu'il est absolument inadmissible.

I have been saying in French that I think it is all right to try to simplify the matter, and to diminish the number of competent Tribunals, but to give to the first claimant a right to force the other parties to submit to the Tribunal chosen by him is a thing which is contrary to justice, because nobody has a right to impose his will upon others who are under no contract with him at all, and who may say : You have chosen that Tribunal, but we choose another one, and it is our right to choose our Tribunal amongst those which are declared competent by the Law. These reasons, I think, are sufficient to prove that the amendment is inadmissible in all its parts, because it is contrary to justice ; it is too radical, and, not only that, but it is unjust, and therefore it is unacceptable.

M. LYON-CAEN. (Paris). Je vous avoue, Messieurs, que j'ai compris tout autrement l'article 2 de l'avant-projet de traité. Je voudrais bien savoir ce que nos collègues du Comité Maritime International ont voulu dire. Je croyais que l'article 2 signifie que lorsqu'une demande en dommages-intérêts pour abordage est formée devant un des tribunaux indiqués dans l'article I, les demandes reconventionnelles devaient être nécessairement produites devant le même tribunal. M. Sieveking maintenant me dit que non, ce n'est pas cela ; c'est une simple faculté ; il pourra introduire sa demande reconventionnelle devant le tribunal saisi de la demande principale, mais s'il le veut, il pourra également introduire cette demande devant les tribunaux de tout autre pays. Mais je voudrais maintenant savoir exactement ce que nos collègues du Comité Maritime ont voulu dire : s'ils ont voulu simplement donner une faculté au défendeur, leur article est parfaitement inutile, attendu que je crois que dans tous les pays du monde, on peut répondre par une demande reconven-

tionnelle à une action principale, et cela devant le même tribunal. Moi, je croyais que nos collègues du Comité avaient eu en vue de concentrer les demandes se rapportant aux mêmes faits, devant un seul et même tribunal ; mais il semblerait maintenant qu'il n'en est rien.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Si vous me permettez, Monsieur le Président, de répondre à M. Lyon-Caen : l'article signifie que le tribunal compétent pour une action principale, pourra également être saisi de la demande reconventionnelle, — et cette disposition n'est pas inutile, comme l'a dit M. Lyon-Caen. Ce n'est surtout pas inutile si nous ajoutons : « et pour les appels en garantie ».

Nous avons préféré affirmer ce principe en faveur du défendeur, d'autant plus qu'il ne faut pas oublier que dans l'article I, nous avons stipulé quels seront les tribunaux compétents, exclusivement, au choix du demandeur. Par conséquent dans notre article 2, voici ce qui pourrait se présenter. Un abordage a lieu entre un navire français et un navire anglais. L'abordage n'a pas eu lieu dans les eaux territoriales, et le navire n'a pas été saisi en France. Voilà donc l'Anglais qui assigne le Français à son domicile français. Le Français répond par une demande reconventionnelle du chef du dommage subi dans la même collision. Eh bien ! si nous laissions l'article I sans l'article 2, l'Anglais pourrait répondre que le tribunal français ne peut pas juger cette question, que l'abordage n'a pas eu lieu dans les eaux territoriales françaises et qu'il n'habite pas davantage en France. Cela est peut-être illogique, mais d'après les textes, cette défense est possible et on y peut avoir intérêt. Or c'est là une mauvaise solution et puisque nous sommes d'accord qu'elle est mauvaise, disons-le : je vous rappellerai le mot de Talleyrand : Beaucoup de

choses vont sans dire, qui vont encore bien mieux en les disant.

I will repeat in English what I have been saying in French, as to why Article 2 has been inserted : it is simply a faculty for the man who is sued in a Foreign Court in consequence of a collision to bring a cross action against the man who sues him. To this Mr. Lyon-Caen objected that that faculty is not necessary, and I have answered him by saylng : « Look at the first Article : it may happen that the Courts which are competent against the French owner in France may not be competent against the English owner who is suing there. It is therefore necessary to say that there shall be a faculty for bringing a cross action in the same Court : and, if I may give my own opinion, I think it is quite necessary. »

M. LE DUC MIRELLI. (Naples). Nous entendons l'article 2, en ce qui concerne les demandes reconventionnelles, non pas comme une faculté, mais comme un droit et une obligation, afin de voir statuer devant un même tribunal et par un même jugement sur toutes les demandes à raison des mêmes faits.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). MM., comme nous nous trouvons en présence d'un amendement formel, je propose de libeller l'article 2 comme suit :

« LE TRIBUNAL.... **pourra** ÉGALEMENT ÊTRE SAISI... »

J'ajouterai qu'il y a peut-être moyen de donner satisfaction à M. Lyon-Caen La question qu'il présente pourrait être résolue avec facilité à l'article 4.

I will explain in English what I have just said ; in order to make it clear that Article 2 is not a compulsion, but an option, I have changed the French text, so that it will be always free to the owner who is sued in a Foreign Court to say « Very well, I will bring my cross action before my Court ».

(*Adhésion*).

M. Lyon-Caen. (Paris). MM., on l'a répété cent fois ici : l'état de choses actuel est quelque peu fâcheux, parce qu'il peut se faire qu'à raison d'un même abordage, plusieurs tribunaux saisis d'actions par des personnes différentes, puissent rendre des décisions contradictoires.

Qu'est-ce que le Comité Maritime nous propose ? Il me semble qu'il ne nous propose rien, de façon que le projet qui nous est actuellement soumis n'atteint pas du tout le but dans lequel il aurait dû être fait. Tout en rendant le plus grand hommage à nos honorables collègues qui l'ont rédigé, il me semble cependant que ce projet eut dû être fait pour éviter les difficultés résultant de la multiplicité des tribunaux compétents.

Or, si vous voulez toujours que chaque intéressé puisse porter sa demande à son gré devant un des nombreux tribunaux mentionnés comme compétents dans l'article I, ce but ne sera pas atteint, et quoique je sois très grand partisan de l'œuvre que vous poursuivez, je sens trop bien que la convention ainsi faite ne servira â rien du tout.

M. F. C. Autran. (Marseille). MM., les arguments de M. Lyon-Caen vous montrent encore une fois tous les inconvénients de la pluralité des compétences. Vous voulez qu'un matelot qui dans un abordage a eu un doigt de la main écrasé, entraîne à sa suite les assureurs, les armateurs, les chargeurs, tous ceux qui ont des intérêts considérables : c'est inadmissible. Vous avez voulu ouvrir les portes aussi larges que possible. Tirez l'échelle et laissez les gens s'arranger comme ils l'entendent.

Quant au point en discussion, je comprends l'article 2 comme signifiant que le tribunal saisi de l'action principale pourra être saisi des demandes reconventionnelles. Mais est-ce que vous allez maintenant transformer cette faculté en obligation ; cela me paraît impossible. D'autre part,

quelle est la situation qui se présentera le plus généralement ? Et comment pourriez-vous appliquer cette obligation dans la pratique. Les demandes reconventionnelles ! Mais les chargeurs, soit à bord de l'un, soit à bord de l'autre navire, formeront une action solidaire contre les deux armateurs, de manière à pouvoir profiter d'une condamnation éventuelle, soit contre l'un, soit contre l'autre. Il faut donc laisser à chacun le maximum de facultés possible ; mais ne transformez pas ces facultés en obligations parce que vous arriverez à établir une espèce de prix pour une course au clocher.

D'autre part, pourquoi m'obliger, moi, défendeur, à porter mon action devant le tribunal choisi par le demandeur ? Vous avez voulu la liberté ; abusons-en, si vous voulez, mais tenons-nous en à notre décision.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK)

Mr. Autran objects to Mr. Lyon-Caen's proposal to the effect that the Court which has been seized in the first instance, where the first action has been brought, will be solely competent for a cross action by the Defendant vessel. It comes to this : that when one vessel is sued in a Country that vessel will no more have the right to sue the claiming vessel before any other Court ; Mr. Autran is of opinion that it should be a faculty, leaving it free for the Defendant to sue either in that Court, or in another Court.

M. LYON-CAEN. (Paris). Il me semble que généralement, dans les assemblées comme celle-ci, on suit les mêmes règlements que dans les assemblées réglementaires, et qu'on vote d'abord sur la proposition ou l'amendement qui s'éloigne le plus du texte en discussion. Or, comme c'est mon amendement qui s'éloigne le plus du texte du projet du Comité, je demande que l'on vote sur ma proposition.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). L'amendement de M. Lyon-Caen peut se diviser, suivant sa demande, comme suit :

Le tribunal, compétent pour l'action principale, sera aussi compétent pour connaître :

1°) des demandes reconventionnelles ;

2°) des demandes en garantie ;

3°) de toutes autres actions à raison du même abordage.

Mais en dehors de cela, il y a encore un autre principe qu'il pose. C'est que le tribunal saisi le premier par n'importe lequel des intéressés, deviendra compétent pour toutes les actions possibles à raison de cet abordage.

M. JACQ. LANGLOIS. (Anvers). Il est donc possible que celui qui n'a qu'une caisse de raisins à bord, ayant le premier introduit une action à Anvers, obligera tous les autres à venir plaider à Anvers aussi !

M. LYON-CAEN. (Paris). C'est le paragraphe 3.

MM. Je demande la division. Que l'on vote d'abord sur la question de la demande reconventionnelle.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Je relis donc le texte :

« LE TRIBUNAL LE PREMIER SAISI D'UNE DEMANDE A
» RAISON D'UN ABORDAGE SERA ÉGALEMENT COMPÉTENT
» POUR CONNAITRE DES DEMANDES RECONVENTION-
» NELLES. »

VOTE

TOUS LES PAYS votent non sauf ;
L'ITALIE, votant oui, et
LA FRANCE, votant par 3 contre 3.
(*L'amendement est rejeté).*
(*The amendement is rejected*).

M. RAHUSEN. (Président). Ce vote emporte virtuellement le rejet de tout l'amendement de M. Lyon-Caen.

M. RAHUSEN. (Président). Vient ensuite l'amendement italien, conforme à celui proposé par M. Franck :

ART. II. — « LE MÊME TRIBUNAL POURRA ÉGALEMENT ÊTRE SAISI POUR STATUER SUR LES DEMANDES RECONVENTIONNELLES INTRODUITES PAR LE DÉFENDEUR CONTRE LE DEMANDEUR. »

M. LE DUC MIRELLI. (Bénévent). Pour nous, cela a été proposé comme un devoir ; mais je l'accepte comme une faculté. Nous retirons donc notre proposition.

M. RAHUSEN. (Président). L'article II est adopté, étant entendu que c'est une faculté.

Article II is carried, it being understood that it is a faculty.

ARTICLE III.

Les tribunaux mentionnés dans les articles précédents, sont désignés par les lois nationales.

The tribunals referred to in the proceeding articles are designated by the national laws.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). Nous ne comprenons pas le sens de cet article. Voudriez-vous l'expliquer ?

M. LOUIS FRANCK. (Auvers). On s'est demandé, à Hambourg, devant quel tribunal il faudrait dans chaque pays porter l'action du chef d'abordage. Les Anglais disaient : chez nous, il n'y a qu'un tribunal ; c'est la Cour d'Amirauté. Ailleurs, il y a plusieurs tribunaux : quel est celui qui sera compétent pour les affaires soumises au traité.

On a décidé que ce point devait rester dans le domaine des législations nationales.

It is asked what is the meaning of Article 3? It means that as far as the organization of Jurisdiction is concerned this matter is naturally left entirely to each Nation. Where there is only one Court as the Admiralty Court is in England, that Court will hear the cases coming to her under the treaty; where to the contrary there are several Courts competent in maritime matters, the law of each country will be followed as to the choice between them. That is not an international matter.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Nous pourrions tâcher de mieux rédiger cet article.

M. RAHUSEN. (Président). Nous considèrerons donc l'art. III comme adopté, sauf meilleure rédaction.

(*L'art. III est adopté, sauf meilleure rédaction par le Bureau*).

(*Art. III is carried subject better drafting by the Bureau*).

ARTICLE IV.

Le demandeur ne pourra intenter qu'une seule action du chef d'un même abordage, même si plusieurs tribunaux, situés dans des États différents, se trouvent compétents en vertu de l'art. I, pourvu toutefois qu'il ait été satisfait par le défendeur au jugement rendu.

The plaintiff can only bring one single action founded on the same collision even if several tribunals situated in differents States happen to the competent by virtue of article I, provided however that the judgment obtained has been executed by the defendant.

M. C. D. ASSER, Jr. (Amsterdam). Je demande la parole pour expliquer en quelques mots la proposition du Comité Néerlandais qui propose de supprimer pour le moment

tout l'article IV. Cet article stipule que le demandeur ne pourra intenter plusieurs actions du chef du même abordage à moins que le défendeur ne satisfasse pas au jugement obtenu.

Le Comité Néerlandais est d'avis que cette disposition ainsi conçue n'est pas complète ; que pour la compléter, il serait nécessaire de ne pas restreindre la défense d'intenter plus d'une seule action au cas où le défendeur ne satisfait pas au jugement obtenu ; mais qu'il faut nécessairement y ajouter d'autres cas notamment celui où le demandeur aurait été débouté de sa première demande.

Le Comité Néerlandais a tâché de trouver une formule, une disposition qui concilierait ces divers désirs ; il a longtemps cherché et a rencontré tant de difficultés et tant de questions auxquelles il ne nous appartient pas de répondre, qu'il a cru devoir s'abstenir de trouver une autre rédaction.

Les questions auxquelles je faisais allusion plus haut étaient surtout les questions de procédure. Il fallait distinguer par exemple entre le cas où le demandeur est débouté en fait et le cas de non recevabilité. Il fallait établir ensuite que le jugement par lequel le demandeur aurait été débouté, devait avoir obtenu force de chose jugée. Mais alors vient la question de savoir dans quelles conditions les jugements peuvent obtenir cette force de chose jugée. Or, c'est là une chose qui rentre dans le droit civil spécial de chaque pays ; cette question est si délicate que le Comité Néerlandais est d'avis que pour le moment, il vaut mieux laisser cette question à la doctrine et à la jurisprudence, surtout en une Conférence comme celle-ci, où il serait téméraire de se prononcer sur ces questions qui n'ont pas été encore suffisamment examinées.

M. le Duc Mirelli. (Naples). Nous avons demandé la suppression des mots « pourvu toutefois qu'il ait été

» satisfait par le défendeur au jugement rendu ». C'est sur cet art. 4 que l'Association italienne se rallie à la proposition de M. Lyon-Caen, afin que toutes les questions soient réunies devant le même tribunal. Lorsque l'article est ainsi présenté, nous sommes d'accord, mais en supprimant les mots « pourvu qu'il ait été satisfait par le défendeur au jugement rendu ». Il y a plusieurs procédures qui n'admettent point la caution de la part du défendeur ; c'est pourquoi on se trouve en face de plusieurs lois selon lesquelles le défendeur deviendrait arbitre de la position.

Or, il me semble que cela ne se peut.

M. BENYOVITS. (Fiume). L'avant-projet dit, dans l'article 4 :

Le demandeur ne pourra intenter qu'une seule action du chef d'un même abordage, même si plusieurs tribunaux, situés dans des États différents, se trouvent compétents en vertu de l'art. I, POURVU TOUTEFOIS QU'IL AIT ÉTÉ SATISFAIT PAR LE DÉFENDEUR AU JUGEMENT RENDU.

Mais voyons donc. Le propriétaire n'est pas responsable avec son navire. C'est un principe général. Disons donc que ce navire n'existe plus et quand les demandeurs auront un jugement, il n'y sera naturellement pas satisfait et si vous fermez tout autre recours au demandeur, il ne lui sera pas possible de se rembourser jamais. Il faudrait donc d'après moi, plutôt rédiger l'article comme suit : « pourvu qu'il y ait réciprocité pour l'exécution des jugements rendus ».

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). En présence de ces divers amendements, je résume la position.

M. Asser, fait la proposition de rayer l'article. C'est donc un vote négatif. A ce sujet, il me semble qu'il y a une difficulté réelle qui a l'apparence d'un fondement : il se

peut que quelqu'un ait introduit une action devant un tribunal et que le tribunal déclare cette action non recevable.

Mais je me permets de rappeler à M. Asser que dans le projet de code sur l'abordage et l'assistance en mer, nous avons supprimé les fins de non recevoir. Il y avait là notamment la règle prescrivant : protêt endéans les 24 heures et agir endéans le mois ; nous l'avons supprimée.

En ce qui concerne les propositions de MM. Benyovits et Mirelli, elles diffèrent sous ce rapport. M. Mirelli demande que l'on ajoute à l'article ces mots : « une fois une action introduite à raison d'un abordage, il est défendu d'en introduire une autre. »

Voici le cas. J'ai poursuivi un armateur au lieu de l'abordage. Il y est jugé qu'il me doit à titre de dommages-intérêts la somme de 500,000 francs. Puis, je parviens à saisir pour 300,000 francs. Il reste devoir donc 200,000 frs. Est-ce qu'il entre dans la pensée que je ne pourrais pas saisir un navire de cet armateur dans un autre port et le poursuivre chez lui pour le restant? Non ; le sens est clair ; c'est celui-ci :

Une fois que vous aurez plaidé, si vous êtes débouté, vous ne pourrez pas recommencer ; si vous avez obtenu 200,000 fr., vous ne pourrez en réclamer 500,000 francs. C'est fini.

M. Benyovits demande une résolution sur une question qui représenterait une réforme très intéressante : l'exequatur des jugements dans tous les pays étrangers. Suivant lui, les pays devraient s'engager en même temps à la réciprocité pour l'exécution des jugements. C'est très beau ; mais il convient de ne pas oublier que notre traité n'est encore qu'un petit bateau et nous ne pouvons pas le charger d'une trop grande cargaison. La question est trop difficile à aborder. On peut bien vouloir faire un traité

comme celui de l'avant-projet sans vouloir en même temps accepter l'exequatur.

I will explain for the benefit of our English Friends that we now have three motions before us. There is one by Mr. Asser, proposing to strike out Article 4 entirely, and the reason he gives is this : that an action may be refused in certain Courts, not on the merits of the case but by reason of formalities. I have answered that by saying that thus far we are justified, that we have by the other Draft Treaties suppressed those formalities. There were some Countries, for instance, where it was necessary to make a protest, and bring the action within one month ; but that is all suppressed in our scheme. Therefore we proceed upon the basis that if the other Treaties are not accepted this will not pass, and if they are accepted then there will be no more formalities.

Then there comes the amendment of Duke Mirelli, who says that in any case when an action has been brought before the same Court it will not be possible to seek a remedy before another Court ; to which I object that you may get a judgment against a man who does not pay you, although he is sentenced to do so ; and then you have the right to go to his Country, and sue him there on the Judgment, and seize his vessels or property where you can find them.

Then there is a third amendment, of Mr. Benyovits, who says that you should in this article insert a provision that it should only apply when there is reciprocity between the Countries as to the execution of foreign judgments. I say that is quite a different question : a Country may be willing to make a Treaty as to Jurisdiction in Collision cases, but at the same time may not be willing to say to another Country « I will execute your judgments ». I submit therefore that our right course is to vote for the proposition as it stands.

M. Benyovits. (Fiume). Je me suis mal exprimé ou j'ai été mal compris. Il ne s'agit pas ici de savoir s'il y a réciprocité ou non ; que le demandeur peut-être ne recevra rien parce que le défendeur n'a pas une fortune laquelle pourra être saisie, par exemple le cas d'un abordage où le navire en faute sombre.

Alors, il ne sera pas satisfait au jugement si un jugement est obtenu.

Mais il peut arriver qu'on obtienne un jugement en Hongrie et que la fortune du défendeur se trouve en France et les jugements hongrois ne sont pas exécutables en France parce qu'il n'y a pas de traité de réciprocité.

« Pourvu qu'il ait été satisfait au jugement », impliquerait donc « pourvu qu'il y ait réciprocité pour l'exécution du jugement entre les deux pays ».

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). Je crois que la difficulté réside principalement en ce qu'on ne distingue pas assez nettement. Il y a deux choses à considérer, d'abord les règles suivant lesquelles le jugement pourra être obtenu et ensuite l'instance en exécution. Par l'instance de condamnation, le demandeur essaie, à propos d'un abordage, de faire condamner son adversaire ; mais puisque nous en sommes à discuter ces règles, ajoutons que comme ce sera la règle internationale, quand toutes les puissances auront arrêté les termes de la convention à intervenir, ces jugements feront autorité pour toutes les nations contractantes.

M. FRANCK. (Anvers). Voici un exemple. Un armateur anglais intente à l'armateur français une action en France. Les deux navires ont subi de l'avarie. Le navire anglais réclame 100,000 francs, le Tribunal les lui refuse. Dès ce moment, il ne peut plus reproduire sa demande ailleurs. Le navire français ayant pour 200,000 francs d'avaries, n'a pas introduit sa demande reconventionnelle. Il n'a pas choisi le même juge. Plus tard : il la forme en Angleterre, en Belgique, peu importe. Le jugement français formera-t-il chose jugée ? Je crois que quant à cette question, il convient de la laisser sous l'empire des législations nationales.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). Je suis d'accord qu'il faut établir une règle générale mais qu'il ne faut pas nous

arrêter à des exceptions et qu'il ne nous sied pas de nous occuper des moyens d'exécution. Le demandeur ayant une fois obtenu son jugement, celui-ci acquiert pour toutes les nations contractantes force de chose jugée.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Non, non ; je ne voudrais pas déclarer cela. C'est une toute autre question.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). Mais alors il n'y aura pas moyen d'exécuter ailleurs.

Il y a là évidemment quelque chose qui ne ressort pas suffisamment.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Il me paraît cependant que c'est fort clair. La question de la compétence et celle de la chose jugée n'ont absolument rien de commun.

On dit dans l'art. I où vous devez aller pour pouvoir obtenir jugement. Une fois ce jugement obtenu, c'est fini, pourvu qu'on vous paie.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). Mais il faut que je puisse exécuter ce jugement dans n'importe quel pays.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Cela est une toute autre question.

M. GALIBOURG. (St-Nazaire). C'est pourquoi l'observation de M. Asser avait son intérêt.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Il est cependant impossible qu'en un seul traité, nous allions résoudre toutes ces questions à la fois. La compétence — c'est déjà fort lourd ; voudriez-vous encore y joindre cette grave question de l'exécution des jugements à l'étranger ? Je suis convaincu

que de cette façon, vous rendrez beaucoup plus difficile l'adoption de votre traité. Je crois qu'il convient de rester à notre sujet.

M. C. D. Asser Jr. (Amsterdam). Deux mots pour répondre aux observations qui viennent d'être échangées. Notre honorable Secrétaire général a dit que nous avons aboli toutes les fins de non recevoir en matière d'abordage. Je ne le crois pas.

Je suis d'avis que l'article tel qu'il est conçu n'est pas complet et ne comprend pas tous les cas qui peuvent se présenter mais laisse des doutes à l'égard de la question si les demandeurs déclarés non recevables ont le droit d'intenter une action devant le même tribunal.

Je crois en tout cas que si le Bureau pouvait trouver une rédaction plus nette, je ne dis pas qu'elle donnerait satisfaction à tout le monde, mais au moins rallierait-elle beaucoup d'opinions.

Quant à moi, je proposerais de supprimer tout l'article; mais comme on semble ne pas être de cet avis, que le Bureau nous soumette alors pour une prochaine réunion une rédaction plus complète.

M. Rahusen. (Président). Il me semble inutile de prolonger la discussion. Que l'on laisse donc au Bureau le soin de trouver une autre rédaction dans le sens de ce que nous venons d'entendre.

M. Louis Franck. Pour l'amendement de M Asser, je suis d'accord, bien entendu quand il ne s'agit pas de fins de non recevoir. Le demandeur aura le loisir d'aller ailleurs lorsqu'on lui aura dit simplement : pas ici. Mais je ne suis nullement d'accord avec les amendements Benyovits et Mirelli.

Je propose de voter sur l'article tel quel et ensuite sur les amendements produits.

I quite agree with the last observation of M. Asser, but I do not agree with the proposition of Mr. Mirelli and Mr. Benyovits, because it raises the question of exequatur. Therefore I propose that the article should first be put to a vote as it stands

M. LYON-CAEN. (Paris). Je ne veux pas parler du fond de la question. Mais est-il indispensable que dans cette conférence, nous adoptions définitivement cette convention de la compétence ? Elle ne sera soumise aux Gouvernements qu'ultérieurement. Un certain nombre d'entre nous qui se sont spécialement occupés de la question, pourraient peut-être utilement l'étudier de plus près et tacher d'éviter les difficultés qui nous sont signalées. Laissons-nous donc nous éclairer davantage.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK)

M. LYON CAEN has been proposing that, as the questions relating to Article 4 seem to be complicated, we should leave this Article 4 for the next meeting.

M. RAHUSEN. (Président). M. Lyon-Caen propose de réserver l'art. IV pour une conférence ultérieure.

Est-ce que tout le monde est d'accord sur cette motion d'ordre ?

M. SIEVEKING S[r] (Hambourg). Si nous pouvons éviter ce délai, ce serait bien préférable ; car ce sera peut-être un délai de deux ans. Je crois que ce serait bien accepté parce que nous avons tous l'espoir que la conférence diplomatique se réunira l'année prochaine et si nous pouvions soumettre à la conférence ce traité sur la compétence, ce serait compléter le menu de la conférence diplomatique, ce qui a été déclaré désirable, par des membres distingués de cette assemblée. Si je ne me trompe pas, tout le monde

est d'accord sur le sens de l'article IV et ce sont seulement les termes, la rédaction, qui ne sont pas tout à fait clairs.

Le sens de l'article 4, c'est me semble-t-il la défense au demandeur de diviser l'action du chef d'un même abordage entre plusieurs tribunaux ; c'est le principe ; il ne doit pas être permis à un demandeur de dire, « j'ai subi des dommages pour 1,000,000. Je vais essayer d'obtenir d'abord 200.000 frs. devant un tribunal et réserverai le reste de ma demande. »

Voilà le sens de l'article 4. Peut-être la rédaction n'est-elle pas tout à fait satisfaisante, mais si l'on est d'accord en principe sur le sens, ne suffirait-il pas de s'être prononcé dans un tel sens. Le procès verbal de nos assemblées démontrera ce qui a été notre pensée. Nous pourrions alors renvoyer l'art. 4 pour meilleure rédaction, au Bureau, qui prendra note des observations faites ici, afin d'éviter les délais et la nécessité de renouveler la discussion devant une conférence suivante.

If we can avoid that delay, which may be a delay of 2 years, I think it will be advisable, because we have all the hope that the Diplomatic Conference will meet next year, and then if we could submit to that Conference this treaty of Competence it would be of great assistance to them ; and if I am not much mistaken we are all agreed upon the sense of Article 4 ; and it is only that the words and the settlement of the draft are not quite clear to us all. In my view the sense is this : that the right of the Plaintiff to divide his action amongst several tribunals is the principle at stake. It is not permitted to the Plaintiff to say « I have a question of marine damages ; I will take £20.000 of that before this tribunal, and reserve the rest of it for another ». That is the sense of Article 4. Perhaps the draft is not altogether satisfactory, but if we are at one on the principle, will it not be sufficient to affirm the principle as to the action of the Plaintiff, and send the draft of the 4th Article to the Committee who whill take note of the observations that have been made with regard to it. We shall thus

avoid the necessity of delay and a renewal of the discusions 2 years hence perhaps.

MR. MC ARTHUR. (Liverpool). Mr. President and Gentlemen. My object in rising is to express the hope that the Conference will come to a decision on this point. It seems to me that we have to distinguish the question of principle, upon which the Conference is now at work, from the question of the execution of Judgments. We are now considering what would be the proper rule of competence in regard to collision cases.; and I take it, that the meaning of this proposal is that if an action is brought before a competent tribunal, and if Judgment is obtained and executed, there should be an end of the matter; that the decision having been given, and having been carried into effect, it should not be open to the Plaintiff to go to another Court elsewhere and try the same question over again. That seems to me to be eminently desirable. On the other hand if the Plaintifl prosecutes his action and obtains his Judgment, but for some reason or other cannot execute that Judgment — if he cannot obtain satisfaction — then it is open to him to go to another tribunal where he can get satisfaction. Now that seems to me I venture to say, a perfectly sound and equitable principle, and I do not quite see why it should be mixed up with questions of execution of foreign judgments, which is a very complicated matter, and it seems to me an entirely separate matter. And I would venture to suggest that, if possible, this Article should be passed as it stands, adding some qualifying words such as « without prejudice to questions of execution of foreign Judgments ».

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). En ce qui me concerne, je me rallie aux observations de M. Sieveking. On pourrait tout au plus réserver la question de rédaction au



Bureau. Mais en ce qui concerne des questions de principe comme celles soulevées par MM. Mirelli et Benyovits, je ne puis m'y rallier. Je propose donc que l'on vote sur la question de principe d'abord, et ensuite sur les deux amendements proposés.

M. Lyon-Caen. Paris. J'ajoute que pour beaucoup d'entre nous, l'explication de M. Sieveking est une révélation. Le sens en est donc très nettement défini.

M. R. Ulrich. (Berlin). Ich glaube es wäre besser dass wir erst die Meinung dieses Artikels deutlich machen, und können wir dann weiter feststellen welcher Art die Rhederhaftung sein wird in Kollisionsfällen.

Nun könnte es vorkommen dass ich hier, vor dem Hollandischen Gericht ein Urtheil erwirke; es handelt sich z. B. um eine Kollision zwischen einem Englischen und einem Belgischen Schiffe. Und das Gericht hier gestattet mir 200,000 Mark Schadenersatz. Nun aber ist das unrechthabende Schiff nur 100,000 Mark werth. Wird es mir nun auch möglich sein vor einem anderen Gericht, z. B. vor dem Englischen Gericht, für die restlichen 100,000 Mark zu klagen, oder solle ich mich mit den ersten 100,000 M. befriedigt erklären?

M. Louis Franck. (Anvers). Ja wohl.

M. Rahusen. (Président). M. Sieveking a proposé de laisser au Bureau le soin de modifier la rédaction de l'art. IV et d'insérer dans le procès-verbal quelle est l'interprétation de l'article.

M. Louis Franck. We are voting on the principle of the 4th Article, leaving it to be edited by the Committee

and modified by them in the sense of the observations that have been made according to the suggestions of Mr. Mc Arthur and Dr Sieveking.

Nous pourrions donc admettre l'art. IV, sauf meilleure rédaction, étant entendu que la rédaction sera modifiée dans le sens des observations de M. Sieveking et de M. Mc Arthur. (*Adhésion*).

M. Rahusen (Président).

ARTICLE V.

Les tribunaux mentionnés dans l'art. I, seront également compétents pour ordonner des enquêtes provisoires, que le tribunal saisi de l'affaire pourra retenir à titre d'éléments de preuve.

The tribunals referred to in article I shall be equally competent to order provisionial inquiries to enable the tribunal seized of the action to secure certified evidence.

(*Adopté*).
(*Carried*).

ARTICLE VI.

La saisie conservatoire d'un navire du chef d'un abordage pourra être opérée dans tout port situé sur le territoire des états contractants.

a) Cette saisie ne pourra être faite qu'avec la permission de l'autorité compétente, désignée par les lois nationales.

b) L'autorité, visée par le paragraphe précédent, pour-

The seizure to preserve rights of a ship by reason of a collision can be put in force in every port situated in the territory of the contracting States.

a) Such seizure can only be made with the permission of the competent authority designated by the national laws.

b) The authority specified by the preceeding paragraph

ra ordonner au demandeur de fournir caution, pour sùreté des dommages-intérêts pouvant résulter de la saisie.

c) Le propriétaire du navire saisi pourra demander la mainlevée de la saisie contre caution suffisante.

d) Les formalités à remplir pour la validité de la saisie sont régies par les lois nationales.

can order the paintiff to provide bail as security for such damages as may result from the seizure.

c) The owner of a ship seized may demand the withdrawal of the arrest upon sufficient bail being given.

d) The formalities to be complied with to insure the validity of the seizure are regulated by the national laws.

(*Adopté sans remarques*).
(*Carried without remarks*).

M. LE DUC MIRELLI (Naples). Nous faisons une proposition, assez importante, relative à l'exécution des jugements.

Il serait bon, me semble-t-il, que pour la prochaine conférence on pût présenter quelques observations sur la question de l'exécution des jugements.

MR. ACLAND. (London). Before we separate I desire to ask the Conference to add a clause to the proposal as it now stands. This proposal has to be submitted to the Governments of the different States interested in the matter and it seems to me desirable that we should make it quite clear that we are not proposing in any way to deal with the ships belonging to the Governments of the different States. I therefore propose that we should add at the end of this draft treaty the following words: « NOTHING CONTAINED HEREIN SHALL APPLY TO THE SHIPS OF WAR, OR OTHER PUBLIC SHIPS BELONGING TO THE CONTRACTING STATES »; my object being that we should keep ourselves clear of

those privileges of Governments which Dr. Sieveking has so rightly insisted upon, and that we should not in any way interfere with them. I therefore desire to ask the Conference to add those words to make it clear that we are not attempting to interfere with the privileges of the Governments who, we hope, will some day take this matter up in earnest.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Do you see any objection to putting it in this way : « THAT THE EXISTING STATE OF THE NATIONAL LAW AS TO MEN OF WAR SHOULD NOT BE MODIFIED » ? I suggest that in the event of our obtaining an international regulation in the future that men of war should be capable of being sued, to avoid that this resolution should be brought up against us.

MR. ACLAND. (London). I think it would be desirable to affirm the principle I have suggested, and that we should leave the draft to the Bureau to put it into proper form. It is not desirable to do that a moments notice. I therefore ask you to affirm the principle, and to leave it to the Bureau to put it into proper words.

M. RAHUSEN. (Président). Avant de finir cette discussion et les votes sur les questions de compétence, il m'est un devoir de remercier M. Louis Franck comme rapporteur de l'avant-projet, de la manière dont il a taché de jeter la lumière lorsque les délibérations étaient un peu obscures. (*Applaudissements*).

(*La séance est suspendue jusque 2 1/2 heures*).
(*Adjourned until 2.30 p. m.*)

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

LIMITATION OF SHIPOWNERS' LIABILITY

APRÈS-MIDI

AFTERNOON'S SITTING

M. RAHUSEN. (Président). Le meilleur système de discussion serait, je pense, de discuter tout d'abord l'ensemble du projet, puis, de voter article par article et enfin, de voter sur tout le projet.

Mr. HINDENBURG. (Copenhague). I think it is an important point to be aware of the difficulties which we have to encounter, and I wholly agree with the Committee of the Netherlands who have said that it is not likely that we shall influence the Governments when we cannot agree among ourselves, and cannot make a unanimous proposal. I would indeed go further and say that in my opinion it is not sufficient to say that we are not unanimous in our proposals; we do not even agree upon the principles; and I think that, even if we presume that the Governments will be very well disposed towards us, and very much inclined to take our view, they will say : It is not enough that you should be unanimous ; it is necessary that you should convince us that the decisions which you have come to are consistent with justice. And it is there that I say you do not agree, because there are two different views which are opposed to each other. There are some of you who say that a shipowner is really innocent, and ought not to pay ; and then there are others who take the English and French view which says that the shipowner is a wrong-doer, and that it is justice that he should be

brought to book. Now it seems to me, and I say so at once, that the German view is the right one; and that if we take the other view the Governments will say to us: « You say that the shipowner is a wrong-doer, and that it is just to make him pay; but there is a cargo owner who is a wholly innocent man, and he will say that the wrong-doer ought to pay; and then you advocate a change in the law which is a mitigation of the existing liability of the shipowner. Now, that we are unable to understand ». And they will say: We should better be able to understand you if you had said that as the shipowner is a wrong-doer he should pay the whole; but we cannot understand you when you say that one person is in a sense a wrong-doer, and therefore you task us to make a change in the law in order to protect the wrong-doer and to sacrifice an innocent person ». It seems to me that if we proceed on this system we have no case at all. I think this theory of wrong-doer is a wrong theory, and it is a very great hindrance to our endeavours. I will take an example. There is a little girl who has inherited a ship from her father; she is in the cradle and there is a collision with that ship. The little girl has nothing besides the ship to support her in life, and she is condemned to pay the loss. Is she a wrong-doer? It is impossible to say she is a wrongdoer. Is not it evident that she is wholly innocent? Therefore I prefer the Continental system because according to the Continental system she will be obliged to pay ship and freight and lose her all and she will be penniless; but according to the English she will be a bankrupt girl, because not only will she lose the ship, but she will pay out of any other fortunes she may have besides the ship. Those two systems are opposed. But how is it in the Legislations? I venture to say that the legislation means that the shipowner is not a wrongdoer. If that was the view of the legislators it

would be impossible for them to say that there should be a limited liability.

Now I think that the Commission is right in retaining the liability of the shipowner, but it is important to understand that the shipowner is really innocent, and that when we make him pay, that is not because he is a wrongdoer, but because it is thought useful for the security of navigation to impose a risk upon him, and let him pay, notwithstanding he is innocent. This is the system which is the foundation of all legislations. Our Commission retains this, but proposes a further limitation of the liability of the shipowner, namely that it shall be a discharge for him if he will abandon ship and freight, or if he will prefer to pay £8 a ton in order to get his ship released. That is the view of the Commission, and now it is a question if it be possible to get the different Legislations over to this view. I think there will be no great difficulty with regard to the Continental Legislations. In Denmark, which, with my colleagues here, I am representing, we are unanymously of opinion that it will be right to limit the liability of the shipowner, and to say to him « You can get your ship released if you will pay your £8 a ton ». The same is true I see from the Report with regard to Italy, Sweden and France ; so that the proposal of the Commission will not have serious opposition I think from the Continental Legislations. But it will be otherwise in England. The English stick to the principle of the personal liability of the shipowner, and the theory of the wrongdoer — that it is just that the shipowner shall be made to pay ; and I think they say that is the principle of their own Common Law. Now there may be some reasons for the conclusion of the Commission with regard to English law. It is so in Denmark and Norway — an hotel keeper is not liable for a theft committed in his hotel ; he is innocent, and there-

fore he has not to pay ; but it is otherwise in England and France. There the hotel keeper has to pay for a theft in his hotel. But there is a limited liability with regard to that. He has to pay up to £30 I think in England, and 1,000 francs in France. Well when it is said that it is according to justice that the hotel keeper should be regarded as a wrongdoer and should be made to pay the loss of the travellers, — I suppose nobody really says so — that is different from the liability of the shipowner. The hotel keeper and the shipowner are opposed in a sense ; but in both cases the owner has to pay, because the security of the traveller and the security of navigation require it. Yet it is wise that this liability should be limited, and that it shall not extend further than is necessary for the security of the travellers and for the security of navigation. Therefore I say there is no reason in principle why the English should limit the liability further than it is now. If they were to make a new law in England saying that the hotel keeper, instead of paying £30 to the traveller should be released on giving up the furniture of his hotel, I suppose there would be no principle in objection to such a law : it would be converting the personal liability into a liability ***in rem.*** The same I think may be said as to the liability of the shipowners.

There is another argument which I think may be adduced with regard to the Bill that Mr Mc Arthur proposed in the English Parliament, when it was said that it was contrary to the principles of the English law to make a different system for the foreigner from that affecting the native Englishmen. But how is it now ? It is now the case that there is a difference between the foreigner and the English shipowner. When the ship of a foreign shipowner comes to England after a collision the ship is arrested and is sold, and the foreign shipowner is

made to pay the ship and freight; and in case that it does not cover the loss of the claimant the English Court may say that the foreign shipowner shall pay £8 a ton — more than the value of the ship. But such a Judgment cannot be enforced because he will not come to England, nor will he send another ship to England; and then the Judgment which condemns him to pay that is a dead letter. In other words as it is now there is a choice for the foreign shipowner to pay the ship and freight, or if he prefers, to pay £8 a ton in order to get his ship released. But it is otherwise with the English shipowner, because he must pay the £8 a ton, and he cannot release his ship in any way; he is condemned to pay. Therefore as it is now he is treated more unfavourably than the foreign shipowner. Therefore in accordance with the principles of English law I maintain there is a good argument for such a change in the law as is proposed by our Commission.

It is a difficult task that we have before us, and it may be that this time we shall not succeed; but I will venture to say that the course which has been taken by our Commission in not choosing between the two systems, and not preferring the one to the other, but giving the choice between the two systems, is the best course that we can take. It does not wound the susceptibilities and the vanities of the nations, and it produces a natural limitation in the liability of shipowners. Therefore I think there is reason for us to be very grateful for the labours of our Commission; and if we succeed in our efforts to get a universal law in this matter, we shall be in great part indebted for it to the work that they have done.

Ce que j'ai dit, c'est qu'il y a de grandes difficultés à vaincre ; que ce n'est pas assez que nous soyons unanimes dans nos propositions, mais que nous devons être également unanimes dans les principes, et c'est ce que nous ne sommes pas. Même si nous admettons que les

Gouvernements sont bien disposés à notre égard, ils ne manqueront pas de dire : il n'est pas assez d'être unanimes ; il faut encore nous prouver que les solutions que vous préconisez sont en conformité avec la justice. Et ici je dois dire que nous ne sommes nullement d'accord ; quelques-uns d'entre nous sont partisans du système allemand, qui dit que le propriétaire de navire est complètement innocent, tandis que d'autres préconisent d'autres systèmes : que le propriétaire de navire est responsable pour les fautes de ses préposés.

Quant à moi, je suis d'avis que le système allemand à raison, et si nous nous rallions au système contraire, les Gouvernements nous diront : vous dites que l'armateur est un « wrong-doer », une personne qui a fait du tort, et qu'il est juste de le faire payer ; que la limitation que nous avons soit abolie et que cette personne qui a fait du tort à une personne innocente soit contrainte à payer cela en totalité ». Mais vous prenez une situation tout opposée ; vous dites que cette personne a fait du tort, mais vous proposez un changement dans la loi par lequel cette personne qui est innocente, payera une partie du dommage occasionné par celui qui seul a causé le dommage et qui n'en paie qu'une partie.

M. Edm. Picard, le sénateur belge, disait, lors d'une conférence précédente, que nous sommes trop esclaves de la théorie. Et il a raison. Nous avons appris à l'Université cette théorie de la faute et de la responsabilité du mandant et nous sommes tellement esclaves de la théorie que nous ne voyons même pas qu'elle n'est pas applicable ici. Si les Gouvernements partent de cette façon de voir, il sera impossible qu'ils admettent une limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Néanmoins, nous sommes tous d'accord pour que cette responsabilité subsiste. Mais il faut bien savoir que cette responsabilité ne repose pas du tout sur la théorie de la faute ; mais c'est une mesure de police. C'est la même chose, absolument, comme pour les propriétaires d'hôtel, la responsabilité pour les vols dans leur hôtel.

Or, malgré qu'ils soient aussi innocents que les propriétaires de navires, nous les forçons à payer. La limitation de la responsabilité doit être en ce sens que cette limitation doit être plus grande si nous voulons assurer la sécurité d'autres manières, en demandant des diplomes du capitaine du navire, en ne permettant pas au propriétaire de choisir le capitaine qu'il voudra.

Je vois que dans le projet des commissions, il y a des objections importantes de la part de la Suède, de la France, du Danmark et

probablement aussi en Angleterre, il y a une résistance à vaincre. Mais même en Angleterre, il y a des analogies. On a des lois qui imposent une responsabilité au propriétaire d'hôtel; on ne pense pas qu'ils sont wrong-doer et qu'ils sont coupables des vols qui se passent dans leur établissement. Il y a encore autre chose que l'on pourrait dire à nos amis anglais. Vous posez comme principe que les différents navires, anglais et étrangers, doivent être traités de la même manière.

Les propriétaires de navire étrangers seront en Angleterre forcés de payer avec le navire; mais si le navire est perdu, on ne pourra pas les forcer à payer £8 par tonne parce que leur armateur habite à l'étranger et que la Cour d'Amiraté n'exerce pas là sa juridiction.

Or, à l'heure qu'il est, le projet de la commission veut précisément accorder aux Anglais ce que les Anglais n'ont pas. Ils sont dans une situation plus défavorable que les propriétaires étrangers et par cette raison, il me semble que la proposition de la commission pourrait bien avoir quelque faveur en Angleterre, parce qu'elle tend à faire disparaître cette inégalité qui subsiste actuellement entre les Anglais et les étrangers.

On fait un grief à la commission de ne pas avoir choisi entre les divers systèmes. Je crois au contraire que cela est bien sage. De cette façon, elle a évité de blesser des susceptibilités nationales. Nous ne préférons pas l'un à l'autre, mais nous donnons la faculté de se libérer suivant l'un système ou suivant l'autre.

Nous aurons évidemment des difficultés à vaincre, mais je pense pouvoir dire que nous sommes redevables à notre commission d'un excellent projet et que si nous réussissons, ce sera grâce au travail si sage de notre commission spéciale.

M. Loder. (Rotterdam). Je demande la parole pour défendre l'attitude que le Comité néerlandais a dû prendre vis-à-vis du projet de la Commission qui nous est présenté.

En premier lieu, je voudrais faire observer que le Comité néerlandais apprécie très bien les efforts tentés par la Commission pour l'élaboration de ce projet, quoique nous ne partagions pas ses idées. Nous apprécions ce travail, parce que nous savons fort bien que cette commission ne pouvait faire autrement qu'elle n'a fait. Elle était chargée d'exécuter un mandat impératif; elle avait les mains liées

par les résolutions prises à Anvers, puis à Londres et finalement à Hambourg et nous devons dire que ce qu'elle était chargée de faire, elle l'a bien exécuté. Mais comme je vous l'ai dit, nous ne partageons pas ses idées.

Nous nous sommes demandé en premier lieu si nous étions libres de discuter le fond ou si nous devons nous borner à des questions de forme et de détail. Avons-nous donc la liberté de discuter le fond, et, — puisque la conférence est souveraine, — qu'est-ce qu'elle veut faire ?

Nous avons donc pris la chose au fond. Eh bien, MM., dès le commencement de nos travaux, nous nous sommes trouvés en présence de trois systèmes absolument distincts : le système allemand, responsabilité par valeur, le système de l'abandon et enfin le système anglais des £ 8 et £ 15.

Nous avons fait tout ce que nous pouvons pour en faire un système ; nous l'avons manié et remanié. Peine inutile. Nous avons toujours eu devant nous trois systèmes distincts.

De guerre lasse, nous avons juxtaposé les trois systèmes et nous nous sommes dit : nous nous ferons nous-mêmes un système, et nous nous sommes constitués en législature et nous avons appelé devant nous un monsieur et nous disons : cher Monsieur, vous êtes propriétaire de navire ou armateur, mais enfin, vous savez bien une chose c'est que vous serez en quelque sorte responsable en cas d'abordage et sachant que vous êtes responsable, vous serez bien convaincu que quelquefois, vous aurez à payer quelque chose. Alors probablement, il sera désireux de savoir quelles sont les limites de sa responsabilité. Mais quand il nous le demandera, nous lui répondrons : tout simplement : Si vous ne le savez pas, nous serions charmés de vous le dire ; mais seulement, nous ne pouvons pas vous répondre, nous ne le savons pas nous-mêmes ; mais que

cela ne vous dérange pas ; nous avons dans notre poche trois systèmes différents, irréconciliables. Puisque c'est vous qui aurez à payer, choisissez ce qui vous convient le mieux. Et si quelqu'un des autres intéressés nous disait, c'est injuste, c'est inique, nous lui répondrions : Nous ne sommes pas esclaves de la théorie et nous disons que nous sommes la législature !

Et puis le projet lui-même.

Nous croyons qu'il est contraire à tous les principes de droit et nous sommes fermement convaincus qu'aucune Puissance, qu'aucun Gouvernement du monde ne sera jamais disposé à accepter ce système. — Voilà une première observation. Permettez-moi d'y ajouter quelques autres.

Je ne parlerai plus de compétence, car je crains beaucoup d'ennuyer cette assemblée qui en a déjà tant entendu. Mais cette compétence en matière d'abordage est aussi un recours judiciaire, et nous ne savons pas à quoi nous en tenir. Le projet nous parle de l'abandon « abandon en nature ». Nous savons tous que dans les pays qui ont accepté ce principe de l'abandon, il y a une foule de questions auxquelles on ne sait pas toujours répondre. Qu'est-ce que, quand, comment, et quelles seront les positions des créances à l'égard de ceux qui abandonnent. Nous avions espéré une réponse maintenant que nous allons avoir un droit futur, mais le projet n'en dit rien.

D'autre part, il y a la responsabilité par valeur. Comment évaluer et comment fixer cette valeur ? Quelles sont les mesures à prendre pour assurer le payement de ces valeurs ? Que faire des cautions. Toujours, le projet n'y répond pas. Peut-être me dira-t-on, comme disait M. Franck ce matin, qu'il ne faut pas entrer dans tous ces détails. Mais je pense que le projet devrait en dire davantage.

Il y a une institution de droit qui s'est développée d'une

manière effrayante pendant ces vingt dernières années : c'est le time-charter. C'est pourquoi nous nous sommes demandés si ces messieurs les time-charterers sont des propriétaires ou des armateurs. Est-il armateur ou ne l'est-il pas ? Le projet n'en parle même pas, alors cependant que cette question est d'une très grande importance dans le droit et dans la pratique.

Tout le droit maritime est basé sur cette règle que le navire doit être la garantie des faits et fautes du capitaine. Tout le crédit qu'on donne à un navire est basé sur cette exécution en fait. Il en est de même si le capitaine est au service d'un autre que le propriétaire. Pourquoi le propriétaire devrait-il voir exécuter son navire pour les engagements de son cocontractant ? Car pour les privilèges, il faudra toujours s'en tenir au navire. Mais cette formule est loin d'être approuvée par tout le monde.

Il me semble qu'un projet sur la matière qui ne parle même pas du time-charter a une lacune énorme. Il faut s'en occuper.

Maintenant, serait-il possible de laisser tomber le système anglais ? De cette façon, on arriverait à une certaine unification. Je crois que M. Autran a suggéré cette idée dans sa brochure sur la Limitation de la Responsabilité. Mais dans ce cas, on peut être bien assuré que nous perdrons le concours de l'Angleterre dès ce moment-même. Ce n'est pas là le commencement de nos travaux. Une mesure qui nous ferait perdre le concours de l'Angleterre serait contraire à tous nos vœux : Ce serait le ralliement des Continentaux, mais en même temps la perte de la moitié du tonnage du monde. Alors l'échappatoire de M. Autran serait certainement sans aucune portée. M. Autran, dans le projet qu'on n'a pas accepté hier, a omis un certain article 4 : en quelque lieu que l'abordage se soit

produit, et quelle que soit la nationalité des parties en collision, les faits seront régis par la loi du pavillon ».

Je crois que les Continentaux ne seraient pas contents de pareil système. On verrait qu'on donne les plus grandes concessions à l'Angleterre. Selon moi un moyen d'éviter des difficultés, c'est de faire du navire un être moral. Je n'en parlerai pas. Pour notre conférence, ce serait une idée toute neuve et à l'heure actuelle, il n'y a pas moyen d'en commencer encore la discussion.

Je crois que nous sommes en ce moment exactement là où nous en étions lorsque nous commencions nos travaux et que nous ferions mieux de suivre l'illustre exemple du dieu Saturne et de commencer par manger nos enfants.

(Traduction résumée par M. Louis Franck.)

I scarcely think it necessary to translate M. Loders very interesting speech, because he spoke French so fluently, and distinctly. that I feel sure most of our English friends understood what he said; but I may state that the main reason which Mr. Loder gave for refusing to adhere to the draft Treaty, and to the option between the English and the Continental systems was that it would not mean uniformity, but the maintenance of a variety of systems; and that having set ourselves the task of formulating one law it would be neither a sound nor a rational system for us to imitate the Witches in Macbeth, and keep three cauldrons boiling at the same time. But furthermore he says that there is no equity in leaving to the debtor the right of choosing what he is to pay; but you should rather say to the wrong-doer « You have to pay so much », and that it should be the same in all cases. He then went on to examine some other special points, which I need not trouble you with; but that was the main contention be brought before us : It is not one system, it is two or three systems maintained just as they are; and therefore it is no solution at all, and you cannot expect the Governments to adopt a system of that kind, by which it would be left to the debtor to choose the way in which he will pay. He also urged that it would be necessary in the draft to consider the position of the shipowner and of the time-charterer, as regards their respective responsibility when the vessel has been hired by time-charter.

M. René Verneaux (Paris). Voilà environ cinq ans que nous considérons attentivement cette matière aussi importante et aussi complexe que la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire. Nous avons adopté déjà une première solution qui était un embryon ; nous l'avons développé à Paris, et nous avons confirmé ces différentes résolutions à Hambourg.

Je vois avez le plus grand regret que certaines Associations faisant partie du Comité Maritime International se séparent un peu des convictions qui ont abouti à ce système. En ce qui me concerne, une réflexion prolongée m'a confirmé que nous sommes dans la bonne voie que ce système est excellent à tous égards.

C'est pourquoi je demande la permission de vous présenter quelques arguments qui militent en sa faveur.

Tout d'abord, une considération économique. Quelques personnes trouvent mauvais qu'on laisse au propriétaire de navire le droit de choisir à son gré celui des systèmes qu'il trouvera le plus avantageux. A mon avis, ce n'est pas une si mauvaise chose. Vous ne faites en somme qu'encourager les navires ayant une valeur supérieure à £ 8 et ainsi vous encouragez les armateurs qui mettent à la mer cet instrument coûteux qui offre le plus de sécurité. Au point de vue économique, donc, vous encouragez les armateurs à mettre en mer des navires de grande valeur.

Mais lorsque le navire est entré en collision, saisi dans le port et mis dans la nécessité de fournir une caution, il faut un certain temps ; c'est toujours trop long. Or, lorsque nous fixons dans notre projet une limite maxima qui permettrait d'offrir aussitôt une somme forfaitaire, le navire pourra reprendre immédiatement son voyage au grand bénéfice de la navigation en général.

Une autre raison, c'est la nécessité de placer les diffé-

rentes nations sur un pied d'égalité. Aujourd'hui qu'avons-nous ?

Il y a en présence deux systèmes (car à mon avis il faut laisser de côté les différences entre le système allemand et le système français) : d'une part, le système continental, d'autre part le système britannique : En adoptant le système du projet, il est évident que nous mettons tout le monde sur un pied de parfaite égalité. Et quelle injustice y a-t-il à dire que la responsabilité de l'armateur sera limitée par l'abandon du navire et du fret et ce à concurrence de la limite maxima admise par le système anglais. C'est pourquoi j'ajoute à cette raison d'ordre pratique cette autre raison de justice et d'équité qui placerait tous les peuples sur un même pied d'égalité.

Telles sont mes raisons pour maintenir cette solution.

Je ne crois pas qu'il y ait encore dans ce système un motif de conflits. Dans l'Association française, nous avons très consciencieusement examiné le système allemand qui n'est en somme que le système français, mais plus parfait, résumant de la manière la plus complète les systèmes continentaux, c'est à dire le système du patrimoine d'exécution qui est là pour servir à répondre du capitaine, de ses faits et fautes.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck.)

I should like to translate what has fallen from M. René Verneaux, whom our English friends will know as representing that great French Company, the Messageries Maritimes He has given his full support to the proposals as made by the draft treaty which is before you, and he says briefly as follows : It is now 5 years that we have been labouring at this difficult question of reconciling the differences of law as to the various systems of limiting shipowners liability. We have done it at London, and we have confirmed the London resolution at Paris and at Hamburg; and now it seems that the time of contention is past, and that we ought to stick to what has been resolved. With regard to the grounds urged against the London

resolution M. René Verneaux thinks there is nothing in them. He says it is to the general benefit that ships sent to sea should have as great a value as possible, because the better she his built the greater the value of the ship the greater security she offers to passengers and therefore the owners of costly vessels should not be penalised by reason of the value of their vessels. Then he says that there is no injustice at all in putting a limit to the amount of the liability; there is no injustice in saying that the shipowner may abandon his ship and freight, but subject to the maximum limit as under the English system. And to this M. Verneaux adds this second consideration, that it is not only an equitable system, but it is also a system which succeeds in securing to all nations and to all shipowners equality of treatment. Then he says that when, in order to fight these principles one is speaking about distinctions between various Continental systems, that there is no material distinction, and that the Continental system at the best is this — a shipowner is only liable with his ship and with his freight; and that in France they have perfectly accepted the idea that the most perfect form of this Continental system is the German one, and that they are quite willing to admit it as one branch of the alternative. So that (says M. Verneaux) it will be a very simple system. It means this : the shipowner is to be liable all over the world with his ship and freight, subject to a maximum of £8 per ton. Therefore he proposes that no further discussion should be allowed on these principles, and that they should be maintained by the Conference.

Mr. Mc Arthur. (Liverpool). I should like to explain, in as few words as I can, what I understand to be the opinion in England on this subject. First let me say that the Draft Treaty which has been submitted by the Permanent Bureau is, as you know, an attempt to reconcile the different systems prevailing on the Continent, on the one hand, and in Great Britain on the other, on the subject of Collision liability. On the Continent, as you are all aware, and in the United States, with some differences, the result is practically the same, namely that the Shipowner can discharge himself from liability by surrendering his ship and freight. In England the liability of the Shipowner is looked upon as a personal matter, and it is only for consi-

derations of expediency, and to encourage Maritime adventure, that the Legislature has in England placed any limit upon the Shipowner's liability. With respect to the amount of that limit, for a long time it was the value of the ship and freight, and then in 1852 Parliament passed a law according to which the Shipowner's liability was limited to £ 8 per ton of the value of his vessel in case of material damages, and £ 15 per ton in case of damages for loss of life, or life damages and material damages combined. Now those two systems, the Continental system on the one hand, and the British system on the other, are so firmly established in their respective localities that I do not think there is much chance of getting the Continent to adopt the English System, or the English to adopt the Continental system. I feel, and I think we all feel in England, that it is most desirable that there should be uniformity, if possible; and now I may say, that in all the various matters you have been considering in connection with collision liability it seems to me more important that there should be uniformity upon this question than upon almost any other. That being the case I am sorry to have to report to you that the opinions, as far as they have come before us officially from the International Law Association, are unfavourable to the proposal before the Meeting. This is the Report, in a few words, of the International Law Association : « The notorious divisions of opinion of Shipowner's, Underwriters, and Lawyers in England are represented on this Committee, and we are unable to present a Report on this Draft Treaty ». That is to say that the differences in opinion between members of the Committee were so great that they were unable to pronounce an opinion on the subject. I have looked at the Report to see why it was that the Committee of the International Law Association came to that conclusion, and I find that there was a majo-

rity report, and a minority report. The majority expressed their opinion in these words : « We adhere to the former Report on this subject made by this Committee unanimously last year, as follows : That the liability of the Shipowner should be personal ; it should be limited and the best form of limitation is the fixed value per ton of his ship ». That is to say the majority of the International Law Association decided that they could not depart from the English principle. They thought that the English principle was sound — that it should be a personal liability, and that it should be limited ; and they thought the Continent should come to England, and not England to the Continent.

I have now to dinstinguish to some extent between the International Law Association' opinion, and my own opinion for what it is worth. I do not myself consider the case so hopeless as the Report of the International Law Association would seem to indicate ; and I think, if I may say so, that the difficulties under which the International Law Association found themselves were considerably enhanced by the alterations that have been made in this proposal from the form in which it was originally brought forward. I think, if I recollect rightly, that I had the honour to move this resolution in collaboration with Sir John Gray Hill, and I had the honour of moving, or seconding, the original resolution of the London Conference in 1899, which was worded in this way : « This Conference recommends for Universal legislative adoption the following rule in cases of loss or damage to property arising from improper navigation, whether such property be afloat or ashore : The Shipowner shall be permitted at his option to discharge his liability, either, (*a*) by abandoning ship and freight, or (*b*) by paying a sum of money calculated upon the tonnage. This resolution has no reference to claims for loss of life, or personal injuries ». Now the Conference

will observe that this resolution was so drawn as to apply exclusively to material damages arising from collisions, and in that form it received the assent of the Conference that met at the Guildhall. But this resolution was brought forward again in Paris in the following year, 1900, and at Paris a most important addition was made to it. First it was said that it was to apply to damages done to docks, quays, and any similar fixed objects; and there was no objection to that; but secondly it was to apply to contracts passed by the shipowner, provided their execution forms part of the Captain's ordinary functions, whether the breach of such contracts is due to a member of the crew, or not — the personal fault of the owner always excepted ». Now that was a most important and fundamental extension of this resolution — to extend it from damages done by collision to liabilities incurred by the shipowner under his contract; and, of course, there is a very great difference between those two things. The damages a shipowner incurs in consequence of a collision are incurred without his will — they are the result of accident — *fortune de mer*, to a large extent; but the liabilities which arise from his contracts are voluntary: they are taken upon himself with the knowledge of what he is doing. And, according to the view which is entertained, at all events, in England, any man should be responsible for the consequences, to their full extent, of a contract which he enters into. Therefore this extension of the resolution, I have no doubt, has had a great deal to do with the difficulty which the International Law Association has found; and I venture to think that if this draft Treaty is pressed in its present form it will be impossible to carry it in England. I think it is possible that if it were brought back to its limited shape it might, and probably would commend itself, after due consideration, to public opinion

in England; but I express my own strong conviction that if this Draft Treaty is pressed in its complete form, as applying to contracts as well as to damages, it will be impossible for it to find acceptance in England. As regards the other part, the docks and quays part of it, I may say that I have done what I could to further that in the House of Commons, and I introduced a Bill which had a twofold object, first to bring liability for damages to docks and other works ashore within the Shipowner's £ 8 per ton, and secondly to apply this option of £ 8 a ton or the value of the ship and freight, to all cases of actions between British Subjects and Foreigners tried in England. With regard to the first point: the liability for damage to Docks and quays, and fixed objects ashore, that is accepted, and it has now passed into English Law; to the extent of that little step, at all events, we have approached you. With regard to the other matter, I think it was the opinion of the House of Commons that it was not desirable to have one rule as between British ships, and another rule as between British ships and Foreign ships, but that there should be one general rule applicable to all; but I do not think there was a disposition in the House of Commons to reject this proposal on its merits.

Now I think that if the principle of the original resolution were adhered to it would be very likely, ultimately, to find acceptance in England, because it seems to me to be eminently fair; it is based upon the principle of reciprocity, it places the British Shipowner in the Courts of his own Country, as regards Foreign ships, in the same position as the Foreign Shipowner is as regards British ships; because if there is a collision between a British and a Foreign ship, and if the British ship owner is to blame, and his ship goes to the bottom, he is nevertheless liable to pay the £8 a ton; but if the Foreign ship goes to the bottom, the

Foreign shipowner can abandon her, and wash his hands of all further liability. And when the Foreign ship is not lost, but it comes to an English Port, practically the Foreign Ship Owner has the remedy to which I have referred ; because if the ship is worth less than £8 a ton he abandons the ship ; if it is worth more he naturally pays his £8 a ton. Therefore he has is option, and it is that very option that we want to make general, and we propose to embody it in this Resolution.

There are two conditions necessary to success in dealing with this matter in Great Bretain : the first is that you must satisfy public opinion, and that means the public opinion of the mercantile community — you must satisfy shipowners, you must satisfy merchants, you must satisfy Underwriters. So far as I know the opinion of shipowners, and merchants, and underwriters in Great Britain is favourable to the proposal, and I think that if it were prosecuted in its original form it is very likely to meet with success.

With regard to legal opinion, I cannot speak with the same confidence. I am afraid that legal opinion is embodied in the Resolution of the International Law Association, which I read to you, and which is signed by some of our most eminent Jurists. Still I venture to think that even with regard to legal opinion, if Commercial opinion in Great Britain supports this proposal, legal opinion will ultimately adopt it. Because after all it is commercial opinion which is the moving factor in all these matters.

But I think it is quite impossible to discuss in detail this resolution at the present Meeting : I feel quite sure that so many points have to be considered, so many details, so many complicated situations, that it would be impossible at this late stage of our deliberations for the Conference to deal with it. I would therefore suggest that the matter

be deferred to some subsequent Conference. I think this subject is eminently worthy of a Conference of itself; and I feel sure that nothing less than a Conference entirely devoted to the subject can do justice to it. I also suggest that such Conference should be held in England. I think, it would be well for the Permanent Bureau to decide if they can see their way to so doing, to hold their next Conference in Great Britain, and to bring forward this subject of the liability of the Shipowner as the one subject for consideration. It will then be fully considered, and then the Members will find out better than I can tell them what the English public opinion is upon the question.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck).

M. Mc Arthur a fait remarquer que dans la proposition faite originairement à Londres, il s'agissait d'un domaine moins étendu que celui de l'avant-projet actuellement soumis à la conférence. A Londres en effet, il a été simplement décidé que l'option entre le système continental et les £8 existerait pour les dommages causés par abordage. Le projet de la Commission au contraire, étend la même faculté aux dommages causés aux choses qui bénéficient d'un contrat, aux engagements pris par le capitaine et même, dans certains cas, aux engagements pris par l'armateur.

M. Mc Arthur a expliqué l'impossibilité où s'est trouvé l'International Law Association de faire un rapport sur la question, à cause des divergences d'opinion, et il a ajouté que si le projet était réduit à ses proportions primitives, laissant simplement l'option entre le système continental et le système des £8 par tonne, pour les dommages causés par abordage, il pense que les armateurs, les assureurs et les négociants anglais seraient favorables à ce projet. Il importe, dit-il, qu'il y ait réciprocité et il cite deux exemples.

Supposons, dit-il, que dans un abordage, un navire soit coulé. L'armateur étranger peut faire abandon de ce navire. Mais supposez que l'armateur anglais perde ainsi son navire. Il n'en est pas moins forcé de payer £8 par tonne. Cela est injuste. C'est une inégalité de traitement en défaveur de l'armateur anglais.

Autre chose : supposez que ce navire étranger ne soit pas coulé,

mais qu'il se rende à un port anglais. S'il vaut moins de £8 par tonne, l'armateur étranger pourra faire abandon du navire; mais s'il vaut plus que £8 par tonne, l'armateur payera les £8. Mais l'armateur anglais payera toujours £8, même si son navire n'a pas cette valeur.

M. Mc Arthur a dit enfin qu'il ne voulait pas examiner l'avant-projet dans tous ses détails à cette conférence. Il lui semble que le seul pays qui fait le plus de difficultés pour adopter ce projet. c'est l'Angleterre et il croit que par conséquent il ne serait pas sans utilité d'avoir une conférence en Angleterre qui s'occuperait spécialement de cette question.

Voilà, en résumé, ce que M Mc Arthur vient de dire.

M. CH. LE JEUNE. (Anvers). Je me permettrai de vous dire quelques mots sur la question qui nous occupe.

J'ai écouté avec un intérêt considérable les développements que M. Mc. Arthur vous a présentés. Son autorité, le fait qu'il a pu faire passer à la Chambre des Communes en seconde lecture peu après la conférence de Londres, une proposition de loi donnant sanction à nos résolutions votées à Londres, est un fait d'une telle importance que nous ne pouvons manquer de le signaler encore. Ce fait me donne, quant à moi, une très grande confiance dans l'avis qu'il vient de nous donner. Et si la proposition de M. Mc. Arthur n'a pas été adoptée, il n'en est pas moins vrai que le gouvernement par l'Attorney General Sir Richard Webster (présentement Lord Alverstone) ne nous a pas découragés dans nos efforts. La proposition n'était pas complètement en harmonie avec nos résolutions, il est vrai et, ce que nous ne pouvons pas admettre, elle impliquait en certains cas une différence de traitement entre Anglais et étrangers. Le Bill de M. Mc. Arthur pour des raisons d'opportunité je suppose, introduisait une disparité selon qu'on aurait à juger entre sujets anglais et étrangers ou entre sujets anglais seulement. Dans le premier cas nos résolutions étaient admises, dans le second le droit anglais actuel subsistait. La réponse que Sir Rich. Webster a faite

à la proposition de M. Mc. Arthur critique cette différence de traitement et c'est sur cette base que la proposition a été écartée.

Maintenant, nous nous trouvons devant cette situation :

Qui a intérêt dans cette question ? Les Continentaux ? Les Continentaux ont une loi qui les satisfait parfaitement. Les opinions continentales n'ont donc qu'une valeur très relative dans la balance. Ceux qui actuellement ont la reponsabilité personnelle, que vous connaissez, les Anglais, ceux qui la trouvent trop élevée, qui la trouvent une charge excessive, qui voient toute la différence qui existe pour eux entre cette charge et celle qui grève les armements continentaux, doivent surtout en cette matière avoir voix au chapitre.

J'ai entendu dire ici que nos résolutions impliquent une variété de systêmes qui peuvent avoir des conséquences très regrettables en ce sens qu'elles sont confuses. Eh bien, je crois qu'il y a là une exagération manifeste, car enfin, que représente le systême que nous avons adopté ? La responsabilité limitée à £ 8. On peut s'en affranchir par l'abandon du navire ou le paiement de sa valeur.

Cela n'est pas bien compliqué. Si certaines formes qui ont pour but précisément de concilier les divers systêmes continentaux en présence soit le systême allemand, soit le systême français, qui ne diffère guère du systême des États-Unis, ont été introduites dans ce projet, c'est en quelque sorte à titre d'étude générale de cette question complexe qui est devant nous. Mais rien ne nous empêche de simplifier cette forme comme nos amis français nous en ont donné l'exemple. La responsabilité sur le navire est en réalité si simple que nous pouvons dire qu'il n'y a pas de grande différence entre le systéme et celui de l'abandon. C'est une simple question d'exécution et de forme. Cela ne doit en aucune façon nous préoccuper.

Nous ne nous trouvons pas devant une formule compliquée, mais devant une solution à trouver, devant une solution qui dépend, non pas des pays continentaux, mais de l'Angleterre. Il semblerait même que nous devrions dire à nos amis les Anglais : « Mais prenez cette question en mains, à vous de la solutionner. Adressez-vous à vos hommes d'État, à votre Parlement, remuez l'opinion publique. Arrivez un jour à nous dire : nous sommes sûrs de ce que nous avons derrière nous et nous allons vaincre dans nos efforts. »

C'est cet ordre d'idées qu'à exprimé M. Mc Arthur. Il vient de nous demander de ne pas terminer notre œuvre parce qu'en Angleterre il semble qu'elle ne soit pas mûre. Il nous a fait remarquer une chose très juste : qu'avec les différences de systèmes qui existent en Angleterre et dans les autres pays, la substitution à l'idée première, — qui était de n'accorder la nouvelle base de limitation que pour les fautes nautiques (« improper navigation ») — d'idées plus étendues, a nui considérablement au succès possible. Pour ma part, je n'hésiterais pas à faire le sacrifice des idées accessoires qui se sont greffées sur l'idée principale, car celle-ci seule a vraiment une importance capitale et si elle est introduite partout, l'on peut espérer que dans un avenir rapproché des idées plus larges seront admises aussi. Mais la faute nautique, l'abordage, ce sont les 3/4 des litiges et si le poids d'une concession doit être tel que l'adhésion de l'Angleterre soit à ce prix, et bien, sans aucune espèce d'hésitation, je crois qu'il faut donner à l'Angleterre cette satisfaction. Nous allons nous rallier à ce que vous croyez tel, que vous pourriez, grâce à cela, réaliser l'uniformité entre les divers systèmes régissant les lois maritimes en matière de responsabilité.

Je propose donc d'adhérer complètement au vœu que vient d'exprimer M. Mc Arthur et de ne pas statuer sur

le projet dans ses différents détails, mais de remettre à une conférence en Angleterre, à laquelle M. Mc Arthur veut bien nous convier, le soin de faire un second examen ; je le crois d'autant plus nécessaire que nous nous trouvons devant une contradiction. Quand nous sommes allés en Angleterre, les idées qui font le fond de notre avant-projet ont été préparées et approuvées. Aujourd'hui, nous nous trouvons devant des idées différentes exprimées par un collège plus restreint quoique fort éminent, un collège divisé et dont l'opinion, je pense, ne devrait pas être accueillie sans réserve. Nous ne devons pas considérer si ceux qui en faisaient partie, avaient la même compétence et la même autorité que ceux qui se sont rencontrées à Londres mais toujours est-il que d'après les indications données par M. Mc Arthur nous avons devant nous, d'une part les armateurs, commerçants et assureurs qui nous soutiennent, — et ce sont là les véritables intéressés — et d'autre part les hommes de la science juridique en partie au moins, — car un certain nombre nous appuient, — qui ne sont pas encore prêts à abandonner les idées du passé. Cela n'a rien d'étonnant, et c'est même ce que l'on peut observer en général.

Je suis donc d'avis qu'il y a lieu de n'adopter l'avant-projet qu'en première lecture et de faire la seconde lecture du projet à une conférence se tenant en Angleterre même.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck).

May I briefly translate what M. Lejeune has said. After reminding the Meeting of the effort which had been made by M. Mc Arthur, after the London Resolution, he said that the question was a very simple one. What was proposed was simply that the liability should be £8 per ton, with the option of giving ship and freight instead of the £8 a ton. The question, he said, is simply a question for Great Britain, because the Continent is absolutely satisfied with the Law they have, and they do not care for that Law to be changed ; and if

they are interested in this discussion, it is simply on grounds of justice, and because they want England, and English shipowners to have the same treatment which they have. But if English Shipowners are satisfied with their own system let them keep it ; and he added (I think with some force) that as the matter was a matter for Great Britain it should be finally resolved in a Meeting to be held in England. He was quite willing to agree to that, and also to accept that this system of liability should be restricted to damage by improper navigation, if in that way the consent of England could be obtained.

M. RAHUSEN (Président). Je considère la proposition de Mr. Mc Arthur comme une motion d'ordre et je prierais l'assemblée de s'en tenir à cette motion.

M. MARTIN (Hambourg). Comme je l'ai exprimé dans le rapport allemand, nous sommes d'avis, à l'Association allemande, que l'état de choses tel qu'il est exprimé actuellement dans les codes allemand et scandinave, constitue la meilleure solution de cette question. Nous avons donc eu quelque peine à nous décider à aller aussi loin que l'avant projet ; mais nous pouvons attendre. Nous n'avons pas une si grande hâte à nous débarasser de notre loi que nous trouvons bonne et qui est trouvée bonne aussi par nos amis en France et en Belgique.

Nous sommes trop partisans du Comité Maritime International pour ne pas désirer une solution qui pourrait aussi trouver l'assentiment de toutes les autres nations. C'est ainsi que l'avant-projet qui nous est actuellement soumis a été élaboré dans l'espoir qu'il emporterait l'approbation générale. Jusqu'à présent toutefois, il n'en est rien et d'autre part, à l'heure où nous sommes, il est impossible de vider encore toutes les questions qui s'y rattachent Il me semble que surtout après les paroles de M. Mc Arthur, et après le discours de M. Le Jeune, nous devons renvoyer la décision à une prochaine conférence.

Je tiens seulement à vous prier de ne pas abandonner

cette matière. Je suis d'avis qu'il faut trouver une solution ; notre honneur est engagé et si nous continuons nos efforts, je suis sûr que nous aboutirons. C'est pourquoi je ne suis pas de l'avis de l'orateur qui nous disait de laisser tomber notre projet. Il faut que nous arrivions à une solution, et nous y arriverons, j'en suis sûr. Nous sommes déjà parvenus à trouver d'autres solutions, qui n'étaient pas moins difficilles ; il faut avoir bon courage et ne pas désespérer. C'est pourquoi je recommande la proposition faite par M. Mc. Arthur.

(*Traduction résumée par* M. LOUIS FRANCK.)

Dr Martin has just said that although he thinks the system of the German Courts the most perfect he was absolutely of opinion that the compromise arrived at in London was a sound, and practical one, and that it was the only way of putting an end to the present difficulty. He therefore recommanded the Meeting to vote in that sense.

MR. ACLAND K. C. (London). I desire to say a very few words to the Conference on what I conceive should be, and I hope is, the position of the Legal Profession in England on this matter; and in what I am going to say I have the full support of my Colleague Mr. English Harrison, who is present to-day. There appears to be a notion abroad, at these Conferences, that it is the Lawyers of England who are preventing this Reform. Now I believe I shall have the support of every Lawyer in this Conference when I say that the true position which we Lawyers ought to take up in a matter of this sort is simply to see that there is expressed in a draft Treaty, or in a proposal which is being put forward, the unanimous opinion of the business Community, whose servants we really are. I believe it is no part of the function of the Lawyer to withstand the unanimous desire of a Community, as soon

as he is satisfied that the Community understands exactly what it wants, and is not giving away its fundamental rights under some misapprehension. The question which is presented to the Lawyers of England on this matter is this : Is the Commercial Community unanimous in the matter. If the Commercial Community is unanimous then the Lawyers will do their best to see that the desires of the Commercial Community are properly formulated; and, contrary to what appears to have been intimated by, I am afraid, a compatriot of my own, Mr. Mc Arthur, and contrary to what appears to be the sense of the Conference, the Lawyers will not withstand change from any feeling of objection to upset a system to which they have been accustomed. I am sure that the best legal opinion is to look upon themselves as merely representing those who desire to express a particular view, and to protect them from giving up anything which is fundamentally theirs, and to see that what they to desire to have carried out is properly expressed. I am anxious to say that in defence of my own Profession, and to disabuse the mind of this Meeting, and I hope of all future Meetings, of the idea that the Lawyers of England will withstand a change when it is clear that the Commercial Community desires it.

(*Traduction résumée par* M. Louis Franck.)

M. Acland, répondant au sujet de l'opposition que nos propositions rencontrent en Angleterre de la part des juristes dit qu'ils considèrent que quand il s'agit de questions comme celle-ci, d'intérêt essentiellement commercial et maritime, il faut surtout s'efforcer de trouver la solution que les intéressés eux-mêmes désirent et qu'il ne faut pas penser qu'ils s'attachent plus à la loi anglaise qu'au désir de ces intéressés.

Mr. Samuel. (London). Mr. President, and Gentlemen, at this late hour I do not propose to detain the Congress

by a long speech, though Mr. Acland has just mentioned the fact, very modestly indeed, that the Legal Profession do not consider themselves as the mouthpiece of the Commercial Community. On behalf of the Commercial Community I feel bound to say that we appreciate exceedingly the enormous services rendered by the Legal Profession in all cases, and that if it were not for the advice of the Legal Profession, we should have very considerable trouble in our commerce, both in our own Dominions, and in our International Commerce.

In reference to the question of the liability of Shipowners in cases of collision, I am sorry to say that I cannot agree with Mr. Mc Arthur in proposing the adjournment of this question, because I think the matter has been discussed in former Meetings, and was virtually agreed upon in the project which is before the Conference. I think therefore that by adjourning our decision on the point we should be simply prolonging the evil. M. Verneaux mentioned the fact that the owners of ships could not be allowed to elect the penalties which were to be inflicted ; but I would point out to you, gentlemen, that the cases of collisions of ships are not the same as other cases of Criminal Law. In the case of a collision the Defendant of to-day may be the Plaintiff of tomorrow ; and the penalties which have to be exacted for a pure accident in which the shipowner is in no way responsible morally, because it is entirely beyond his control, are matters which can very easily be arranged, and which ought to be arranged amicably before the accident actually takes place. If, therefore, the various shipowners of different Countries can come to an understanding, which they virtually have done, by limiting their liability on the project which is before you, I think the Shipowners of the various Countries have every right to come to such a conclusion, and to ask their

various Governments, who after all are there to protect the Merchants and the Shipowners whom they represent, to legislate in the manner which the experience of the merchants, and the shipowners tells them is in the right direction. And I think that if the Congress were at all unanimous in their desire to see some action taken, they would adopt some such measure at the present Conference, so as not to allow the thing to drag on indefinitely from year to year.

M. Louis Franck. (Anvers). Il me semble que nous pouvons parfaitement satisfaire au désir de nos amis anglais. Ils nous disent, « nous sommes d'accord sur le principe, sur les règles fondamentales. » J'y ajouterai du reste que la Conférence ne saurait plus y changer quelque chose. Nous avons voté ces règles à Londres, nous les avons confirmées à Paris et à Hambourg et nous avons décidé qu'il y aurait pour le propriétaire de navire l'option entre l'abandon du navire et le payement des £ 8. Mais il reste toujours ce fait important que le monde judiciaire anglais ne parvient pas, jusqu'à présent, à se mettre d'accord sur la décision finale à prendre.

Il me semble donc que nous pourrions voter en première lecture le projet soumis actuellement à la Conférence et de dire que nous laissons à la prochaine Conférence le soin de décider s'il y a lieu de restreindre cette limitation de la responsabilité aux fautes nautiques.

Je me permets donc de proposer la résolution suivante :

« La Conférence confirme les résolutions votées relativement a la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires et approuve en première lecture l'avant-projet de traité. Elle réserve spécialement a la prochaine Conférence le soin d'examiner s'il convient de restreindre la conven-

TION INTERNATIONALE AUX DOMMAGES CAUSÉS PAR DES FAUTES NAUTIQUES ».

I may briefly summarise in English what I have been saying. I think it is most important, as Mr. Samuel says, that a resolution of a positive character should remain of the unanimous disposition which this Conference seems to have ; and therefore I will propose to the Meeting that we should vote : « That this Conference confirms the London and Paris Resolution as to the limitation of shipowners liability ; approves in the first reading the draft Treaty now before them ; reserving the further consideration of the details to the next Conference, and specially the question whether it is not convenient to restrict the International Agreement to damage arising from improper navigation.

Mr. RAHUSEN. (Président). I must make this observation : that what Mr. Louis Franck proposes is really a limitation of Mr. Mc Arthur's proposal.

Mr. LOUIS FRANCK. (Antwerp). Does Mr. Mc Arthur maintain his proposal ? I think it would be most inconvenient, and not at all politic, if it could be thought that this Meeting varied from the former resolution ; and I think that sending this Resolution over to the next Conference might be misconstrued into this : that we are not agreed upon it. I maintain that we are agreed, and if so why not say so ?

Mr. MC ARTHUR M. P. — May I say that I entirely agree with the Resolution drafted by M. Franck, which completely expresses my views on the present subject ?

M. CH. LYON-CAEN (Paris). Je ne demande pas un vote. Personnellement, j'adhère à la proposition de M. Mc Arthur et de M. Franck.

Seulement, que résulte-t-il de cette proposition ? C'est que nos amis anglais auront à nous soumettre leurs idées

à la prochaine conférence et devront tacher de se mettre d'accord. Mais est-ce que cela ne pourra avoir lieu qu'à Liverpool mème, quand nous y serons arrivés ? Ne faudrait-il pas demander à nos amis anglais de vouloir bien communiquer quelque temps à l'avance au Comité Maritime International leurs propositions ? C'est une simple question de procédure que je soulève, mais qui me semble avoir quelqu'importance parce que généralement, les propositions faites aux conférences sans avoir été proposées antérieurement, ne peuvent pas être examinées mûrement.

M. MARTIN (Hambourg). Je n'ai pas compris que l'avant projet actuel serait écarté. J'ai cru comprendre des discussions précédentes que cet avant-projet serait simplement soumis à un nouvel examen.

Mr. H. R. MILLER (London). I wish to say one or two words with regard to what our friend Mr. Mc Arthur has said. Speaking on behalf of myself and my colleagues who are here, I think it would be a retrograde move on our part if we did not adopt this Treaty now as it stands. I think we ought not to make any reservation about that at all. We have had all these questions fought out times out of number ; we have discussed them, and voted upon them ; and this Treaty represents what I take to be the unanimous feeling of this Conference, and the result of the labours of previous Conferences. Therefore I think it would be at the present moment a wise course to pursue to adopt this Treaty as it is drafted now. If anybody wishes to say anything about the details, or the working of it, hereafter, let them do so at a subsequent Conference. In the mean time for the sake of logic, and for the preservation of what we have already done, we ought to vote this as it stands, without any alteration.

M. LOUIS FRANCK. (Anvers). Nous pourrions peut-être diviser la formule. Voici ce que je propose :

« LA CONFÉRENCE CONFIRMANT LES RÉSOLUTIONS » VOTÉES A LONDRES, APPROUVE EN PREMIÈRE LECTURE » L'AVANT-PROJET DE TRAITÉ ; RENVOIE A UNE NOUVELLE » CONFÉRENCE L'EXAMEN DE DÉTAILS ET DE RÉDACTION, » NOTAMMENT S'IL Y A LIEU DE RESTREINDRE L'AVANT- » PROJET AUX DOMMAGES RÉSULTANT DE NAVIGATION » DÉFECTUEUSE. »

I will repeat in English what my resolution is : « That this Conference confirms the Resolution voted at London, and approves, on first reading, the Draft Treaty, leaving to a future Conference questions of detail and redaction ». The resolution before the Meeting is a follows :

« THIS CONFERENCE, CONFIRMING THE RESOLUTION VOTED IN LONDON, APPROVES OF THE DRAFT AS ON FIRST READING » (that is the Draft Treaty as proposed) « AND RESERVES TO NEXT CONFERENCE THE SETTLEMENT OF QUESTIONS OF DETAIL AND DRAFTING ».

I stop there, and the second part will be as to improper navigation At present we are going to vote on the first part only.

M. LE JEUNE. (Anvers). Permettez-moi de dire quelques mots sur la façon de poser la question.

M. Miller tout en étant d'accord de voter sur la proposition, demande que la 2de partie soit éventuellement laissée de côté. Cela veut dire, si je ne me trompe, que la restriction relative à la résolution de Paris n'existe pas.

Mr. MC ARTHUR, M. P. (Liverpool). May I just say one word to explain why it is I do not object to the resolution in its altered form. The main point is this : that it reaffirms the resolution of London, which was confined to damages arising from collision. Then, in addition to that, it simply affirms the present Draft Treaty on a first reading : that is to say it agrees with the principle of that Treaty,

reserving all the details for subsequent consideration. Therefore in agreeing to that I do not in the least waive my objection to the application of the Draft Treaty to contracts ; and I shall take the opportunity, if I am spared to attend another Conference, of reiterating my objection in that respect ; but I do not think that in any way prevents my supporting the resolution in its present restricted form.

M. Rahusen. (Président). Demande-t-on un vote, oui ou non ? — Oui !

M. Louis Franck. (Anvers). Voici donc la proposition:

« La Conférence, confirmant les résolutions votées a Londres. approuve en premiere lecture l'avant-projet de traité ; renvoie a une nouvelle Conférence l'examen des questions de détail et de rédaction. »

VOTE

Allemagne, Autriche, Belgique. Danemark, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Japon, Norvège et Suède, tous *oui* à l'unanimité.

Les Pays-Bas : *Non* par 8 voix contre 2 et une abstention.

(*Voté par majorité.*)

(*Carried at a majority.*)

M. Rahusen. (Président). Par ce vote, nous sommes arrivés à la fin de nos travaux, puisque la question de la Limitation de la Responsabilité est remise à une prochaine conférence.

M. Réné Verneaux. (Paris). Le Congrès international

de la Navigation doit se réunir en septembre 1905 à Milan et met à son ordre du jour une question qui touche de très près au droit maritime, la question de la responsabilité des navires. Je demande au bureau de soumettre au bureau du Congrès de la Navigation le résumé des Travaux du Comité Maritime International afin que le Congrès de la Navigation, s'il entendait trancher la question, ne prît provisoirement pas de décision définitive.

M. RAHUSEN. (Président). C'est l'affaire du Bureau Permanent.

* * *

M. RAHUSEN. (Président). MM. En acceptant la présidence, je vons ai prié de me donner votre concours et vos lumières et c'est un devoir très agréable pour moi de vous en remercier, car si nous avons fait ou pu faire quelque chose de bon, c'est à vous qu'en revient l'honneur.

PROCHAINE CONFÉRENCE — NEXT CONFERENCE

MR. MC ARTHUR M. P. (Liverpool). I believe it is customary at the close of these Meetings to decide where the next Conference is to be held. Several members of the Conference have expressed an opinion that our next Meeting should be held in England; and it appears to me that that is particularly desirable in view of the fact that the principal subject for discussion at the next Conference will be the Draft Treaty with regard to the limitation of the Shipowner's liability. Liverpool is essentially a great shipping Port; it is, above all things, as you know, a place of shipping; and the head-quarters of that industry in the United Kingdom. Therefore I would suggest to the Conference that they should decide to visit England, and to hold their next Meeting in Liverpool. Of course I am

only one member, representing Liverpool here to-day; but I have the honour of representing the Exchange Division of Liverpool in the House of Commons; and I think I may say that if the Association, and the Committee, decide to visit Liverpool on the next occasion they will receive a most hearty welcome. I beg to propose : — That the next Meeting of the Conference of the International Maritime Committee be held in Liverpool.

M. LOUIS FRANCK (Anvers). M. Mc Arthur a bien voulu inviter la conférence à tenir l'année prochaine ses assises en Angleterre et spécialement à Liverpool. Il a dit que s'il fallait soumettre l'avant-projet à une seconde lecture, on ne pouvait pas se trouver à un endroit mieux situé et plus maritime que ce grand port anglais. Quant à moi, pour autant que mon opinion puisse avoir quelque poids, je me rallie à cette proposition.

(*Adhésion*).

REMERCÎMENTS — VOTE OF THANKS

M. BEERNAERT. (Bruxelles). Au nom du Bureau Permanent de notre Association, il me reste un très agréable devoir à remplir. Nous avons contracté ici de grandes dettes de reconnaissance et faute de mieux, nous ne pouvons, en ce moment, les payer qu'en remercîments. Je vous propose des remercîments à notre président, pour sa direction sage de nos travaux. Je vous propose aussi des remercîments au Comité néerlandais qui a une bonne part dans le résultat de nos travaux ; enfin, je vous propose des remercîments au Comité de Réception qui a tant contribué à rendre agréable notre séjour à Amsterdam et qui a même voulu et obtenu que nous nous séparions sur un rayon de soleil.

M. CHARLES LE JEUNE (Anvers). Je me permets d'ajouter quelques mots à ce que vient de dire notre honorable président.

Ce qu'il a dit de M. Rahusen, — je n'ai pas besoin de vous dire que vingt années d'amitié personnelle et de collaboration dans l'œuvre dont nous nous occupons, le sanctionnent. Je ne dois donc pas même dire que je me joins à M. Beernaert et j'ajouterai que des hommes comme M. Rahusen méritent la profonde considération et le respect de ceux qui s'occupent de travaux comme les nôtres ; ils sont parfois ingrats, mais on y rencontre aussi des sympathies telles que le courage de les poursuivre s'en trouve relevé. Nous avons trouvé à Amsterdam le concours de tant de personnalités éminentes que nous nous trouvons véritablement confus devant toutes les marques de sympathie qui nous ont été données. Je nommerai M. le Ministre Asser qui a bien voulu suivre nos débats et a bien voulu nous témoigner tant d'intérêt.

Je citerai aussi M. le Bourgmestre de la ville d'Amsterdam qui, par sa réception gracieuse et sa présence à l'ouverture de nos réunions nous a grandement honorés, ainsi que M. le représentant du Ministre de la Justice qui nous a donné un témoignage que nous apprécions hautement et dont je le prie d'agréer toute notre reconnaissance.

Enfin, si je vous ai déjà parlé de M. Asser père, je devais vous parler d'une dualité du même nom. Nous avons eu, en M. Asser fils, un organisateur d'élite auquel nous ne pourrions manquer, sans la plus grande ingratitude, d'exprimer tous nos remercîments et nos sentiments de sympathie et d'affection. Je prie ces messieurs d'accepter le respectueux hommage des paroles de gratitude que je viens de prononcer.

Mr. ALDERMAN JOHN DENT (Newcastle-on-Tyne). I propose a vote of thanks to the President.

M. RAHUSEN (Président). Comme président qui s'en va, permettez-moi de remercier encore M. Franck, notre secrétaire général. M. Franck a été pour moi un véritable soutien. Pour un président, un secrétaire est absolument nécessaire et il est très difficile de trouver un homme plus intelligent et mieux à la hauteur des affaires qui se traitent, que M. Franck.

(*La séance est levée*).

Meeting of the Permanent Members

After the closing of the Conference, the Permanent Members of the International Maritime Committee have met, in their annual general meeting ; Mr. Beernaert, président, in the chair.

Mr. CHARLES LE JEUNE (vice-président) points out that at Hamburg it had been decided to extend the powers of the Permanent Council (expiring in October 1903) until 1904, as in 1903 there would be no Conference at which it might be provided for that. So the powers of the Permanent Council expire in October next.

The meeting resolve unanimously to compose as follows the Permanent Council for a new period of three years (until October 1907) :

PRESIDENT :

M. A. BEERNAERT, Minister of State, late Minister of Finances, late President of the Chamber of Deputies, Member of the « Institut de France », President of the Belgian Association of Maritime Law, &c., Brussels.

VICE-PRESIDENT :

M. CHARLES LE JEUNE, Vice-Chairman of the « Association belge pour l'Unification du Droit Maritime » Antwerp.

GEN. SECRETARY :

M. LOUIS FRANCK, Secretary of the « Association belge pour l'Unification du Droit Maritime » Advocate, Antwerp.

COUNCILLORS :

MM. CH. MAC ARTHUR, M. P. late Chairman of the Liverpool Chamber of Commerce. (England).

F. C. AUTRAN, Advocate, Editor of the « Revue Internationale de Droit Maritime » of Marseille, President of the « Association du Droit Maritime » of France, Marseille. (France).

COLOMAN DE FEST, Councillor at the Ministry, Vice-president of the Royal Maritime Government, Managing director of the Hungarian Association of Maritime Law. (Hungary).

E. DE GUNTHER, Chairman of the Swedish Association of Maritime Law of Stockholm. (Sweden).

A. HINDENBURG, Advocate at the Supreme Court, Chairman of the Danish Association of Maritime Law, Copenhagen. (Denmark).

Dr. G. MARTINOLICH, Advocate, Secretary of the Austrian Association of Maritime Law, Trieste. (Austria).

Dr. G. MATSUNAMI, Professor at the University, Secretary of the Japanese Association of Maritime Law, Tokio. (Japan).

Dr. OSCAR PLATOU, Professor of Maritime Law, President of the Norvegian Association of Maritime Law, Christiania. (Norway).

HARRINGTON PUTNAM, Counsellor at law, Member of the Council of the United-States' Maritime Law Association, New-York. (United States America).

E. N. RAHUSEN, Senator and Advocate, Chairman of the Dutch Committee of Maritime Law, Amsterdam. (Netherlands).

Dr. F. SIEVEKING, President of the High Hanseatic

Court, President of the « Deutscher Verein für Internationales Seerecht », Hamburg.

M. Dr. A. MARGHIERI, Advocate and Deputy, Professor at the University, President of the Italian Association of Maritime Law, Naples. (Italy).

Mr. LOUIS FRANCK (General Secretary) announces that several permanent Members of the International Maritime Committee deceased since the last Conference and that these vacations must be filled.

On the proposal of the delegates of the respective National Associations at the Permanent Council, the following gentlemen are nominated Permanent Members of the International Maritime Committee :

Count Apponyi, Buda-Pest ; Prof. Ascoli, Venice ; Ballin, Hamburg ; Francesco Berlingieri, Genoa ; Coloman de Fest, Fiume ; Ed. de Richetti, Trieste ; K. W. Elmslie, London ; Engelhard Eger, Christiania ; L. Heldring, Amsterdam ; André Lebon, Paris ; President Martin, Hamburg ; Duke Mirelli, Naples ; Dr. Franç. Nagy, Buda-Pest ; Dr. Aug. Schenker, Vienna ; Director Otto Thoresen, Christiania ; Dr. Antonio Vio, Fiume.

Index

